Doc 9983, A37-EX

АССАМБЛЕЯ
37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Доклад и протоколы

Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Doc 9983, A37-EX

АССАМБЛЕЯ
37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Доклад и протоколы

Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

Doc 9983. ***Доклад и протоколы Исполнительного комитета***
Номер заказа: 9983
ISBN 978-92-9249-207-6

© ИКАО 2013

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

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

СОДЕРЖАНИЕ

I. Доклад

Страница

Доклад Исполнительного комитета 3

Общий раздел 3

Участие делегаций государств и наблюдателей 3

Повестка дня 5

Пункт 10 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы 6

Пункт 11 повестки дня. Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год 6

Пункт 12 повестки дня. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) 9

Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности 9

Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) 25

Пункт 15 повестки дня. Поддержка внедрения и развития (ПВР) 28

Пункт 16 повестки дня. Сотрудничество с региональными органами 29

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды 30

Пункт 18 повестки дня. Задолженность по взносам
(вопрос рассматривался в устном докладе пленарному заседанию; в части I настоящего документа протокол отсутствует)

Страница

Пункт 19 повестки дня. Управление людскими ресурсами 64

Пункт 20 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО 65

Пункт 21 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО 65

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом 67

II. Протоколы

Протокол первого заседания, среда, 29 сентября 2010 года, 9:00 71

Протокол второго заседания, среда, 29 сентября 2010 года, 14:00 73

Протокол третьего заседания, четверг, 30 сентября 2010 года, 9:00 83

Протокол четвертого заседания, четверг, 30 сентября 2010 года, 14:00 95

Протокол пятого заседания, пятница, 1 октября 2010 года, 14:00 103

Протокол шестого заседания, понедельник, 4 октября 2010 года, 9:00 113

Протокол седьмого заседания, пятница, 8 октября 2010 года, 11:15 123

Протокол восьмого заседания, 8 октября 2010 года, 14:30 133

Добавление. Список рабочих документов, рассмотренных Исполнительным комитетом 137

ГРАФИК РАССМОТРЕНИЯ ПУНКТОВ ПОВЕСТКИ ДНЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ

Дата и номер заседания		Сентябрь				Октябрь			
Пункт повестки дня		29 утр. 1	29 дн. 2	30 утр. 3	30 дн. 4	1 дн. 5	4 утр. 6	8 утр. 7	8 дн. 8
10.	Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы					X	X		
11.	Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества за период 2007–2009 гг.					X	X		
12.	Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)					X	X		
13.	Авиационная безопасность		X	X			X		
14.	Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)		X				X		
15.	Поддержка внедрения и развития (ПВР)		X				X		
16.	Сотрудничество с региональными органами					X	X		
17.	Охрана окружающей среды			X	X		X	X	X
18.	Задолженность по взносам	X							
19.	Управление людскими ресурсами					X	X		
20.	Кадровая ситуация в ИКАО					X	X		
21.	Повышение эффективности и действенности ИКАО					X	X		
22.	Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом					X	X		

ЧАСТЬ I

ДОКЛАД

ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА АССАМБЛЕЕ

Общий раздел

1. В период с 29 сентября по 6 октября 2010 года Исполнительный комитет 37-й сессии Ассамблеи провел 8 заседаний. Заседания проводились под председательством Председателя Ассамблеи г-на Гарольда О. Демурена (Нигерия).

Участие делегаций государств и наблюдателей

2. На всех или нескольких заседаниях Комитета присутствовали представители перечисленных ниже 176 государств-членов:

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

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

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

Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации Восточноафриканского сообщества (КАССОА);
Агентство по обеспечению безопасности воздушной навигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА);
Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА);
Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА);
Африканский союз (АС);
Всемирная туристская организация (ЮНВТО);
Всемирный банк (ВБ);

Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА);
Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ);
Европейский союз (ЕС);
Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗЭВС);
Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (КАССОС);
Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА);
Латиноамериканская и карибская ассоциация воздушного транспорта (АЛТА);
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА);
Лига арабских государств;
Межгосударственный авиационный комитет (МАК);
Международная академия авиационно-космической медицины (МААКМ);
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (МКУРА);
Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА);
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА);
Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА);
Международная федерация транспортников (МФТ);
Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА);
Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА);
Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА);
Международный совет аэропортов (МСА);
Международный совет деловой авиации (МСДА);
Объединенные авиационные администрации – Учебная организация (ОАА-УО);
Организация арабских воздушных перевозчиков (ААКО);
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО);
Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджульского соглашения (БАГАСОО);
Сообщество по вопросам развития юга Африки (САДК);
Тихоокеанское бюро по безопасности полетов (ПАСО);
Фонд безопасности полетов (ФБП);
Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА);
Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС);
Экономическое сообщество государств Центральной Африки (ECCAS).

4. На всех заседаниях Комитета также присутствовал Генеральный секретарь Раймон Бенжамен. Секретарем Комитета был г-н Д. Вибо, директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям. Заместителями секретаря были г-н Дж. В. Огастин и г-н Б. Верхаген, а помощниками секретаря были г-н У. Амаро, г-н Дж. Бегин, г-н Р. Гальего, г-жа Ж. Жирар, г-жа Ж. Упе, д-р Ф. Лиу, г-н Дж. Мариотт и г-жа К. Райдаут. Составителями кратких отчетов являлись г-жа С. Блэк и г-жа Д. Дж. Купер.

5. Протоколы заседаний публикуются как документы A37-Min. EX/1-EX/8.

Повестка дня

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

Пункт 10 повестки дня.	Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы
Пункт 11 повестки дня.	Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества за период 2007–2009 гг.
Пункт 12 повестки дня.	Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)
Пункт 13 повестки дня.	Политика в области авиационной безопасности
Пункт 14 повестки дня.	Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)
Пункт 15 повестки дня.	Поддержка внедрения и развития (ПВР)
Пункт 16 повестки дня.	Сотрудничество с региональными органами
Пункт 17 повестки дня.	Охрана окружающей среды
Пункт 18 повестки дня.	Задолженность по взносам
Пункт 19 повестки дня.	Управление людскими ресурсами
Пункт 20 повестки дня.	Кадровая ситуация в ИКАО
Пункт 21 повестки дня.	Повышение эффективности и действенности ИКАО
Пункт 22 повестки дня.	Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

7. Перечень всей документации и рабочих документов, рассмотренных Комитетом, представлен в соответствии с пунктами повестки дня на веб-сайте Ассамблеи ИКАО http://www.icao.int/Assembly37/.

Пункт 10 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы

10.1 По пункту 10 повестки дня Президент Совета проинформировал делегатов, что в своем вступительном слове он представил Ассамблее краткий обзор основных направлений деятельности ИКАО за последние три с половиной года. Он предложил делегатам изучить документы Docs 9898, 9916 и 9921 с приложением, посвященным веб-сайту ИКАО общего пользования, и обратить внимание на его обновленную структуру.

Пункт 11 повестки дня. Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества за период 2007–2009 годы

11.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел пункт *"Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год"* на основе документа A37-WP/40, представленного Советом ИКАО, и трех рабочих документов, представленных Колумбией (A37-WP/93 Revision No. 1), Российской Федерацией (A37-WP/269 Revision No. 1) и Венесуэлой (A37-WP/276), а также информационного документа, представленного Республикой Корея (A37-WP/234).

11.2 В документе A37-WP/40 Совет представил обновленную информацию о политике и стратегиях ИКАО в области технического сотрудничества, в том числе о важности принятия в рамках Программы технического сотрудничества более сбалансированного подхода, который в идеале учитывал бы как суверенное право государств на определение собственных приоритетов развития, так и ответственность ИКАО за выполнение стратегических целей Организации. С учетом того, что Программа главным образом финансируется получающими помощь правительствами, Совет придерживается мнения о том, что Организации следует и далее призывать все государства ориентироваться в своей деятельности по внедрению на приоритеты ИКАО с должным учетом заключений и рекомендаций по итогам проверки ИКАО. Кроме того, ИКАО должна быть в состоянии оказывать помощь государствам, испытывающим нехватку необходимых ресурсов, в деле мобилизации финансирования и предоставлять бесплатную техническую помощь в поддержку внедрения SARPS ИКАО, главным образом, в области безопасности полетов и авиационной безопасности, включая рекомендации по итогам проверок ИКАО, а также принимать согласованные меры для реагирования на природные катастрофы или другие национальные бедствия в государствах. В докладе также была представлена информация о реструктуризации Управления технического сотрудничества (УТС), проведенной в начале 2010 года, с тем чтобы повысить его эффективность и действенность и способствовать улучшению финансового положения Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC). Кроме того, в нем был представлен анализ результатов осуществления Программы технического сотрудничества в трехгодичном периоде 2007–2009 гг. с точки зрения как финансовых показателей, так и не поддающихся количественному измерению эксплуатационных аспектов, включая сравнение с предыдущим трехгодичным периодом, и приведены результаты деятельности Фонда AOSC в отчетный период вместе с информацией о распределении расходов между Фондом AOSC и бюджетом Регулярной программы.

11.3 В документе A37-WP/93 Revision No. 1, представленном Колумбией, речь шла о потенциальных выгодах проводимых задним числом оценок деятельности государств и доноров в качестве инструмента систематической оценки воздействия, который также мог бы быть полезен для Программы технического сотрудничества в деле повышения ее эффективности применительно к планированию будущих проектов, в частности, путем выявления мер по исправлению положения и средств оптимизации ресурсов и увеличения воздействия проекта на авиационную безопасность. Со ссылкой на то, что Ассамблея в своей резолюции A36-17 призвала государства и доноры предусмотреть, обеспечив финансирование, оценки ex-post facto результатов их проектов в области гражданской авиации в качестве составного элемента планирования и реализации проектов, Колумбия призвала Ассамблею просить Секретариат создать и внедрить механизм и стандартные процедуры с целью инкорпорации оценок ex-post facto в качестве составного элемента проектов технического сотрудничества ИКАО и доложить о прогрессе, достигнутом в этой области на следующей сессии Ассамблеи.

11.4 В документе A37-WP/269 Revision No. 1, представленном Российской Федерацией, подчеркивалось, что, будучи одним из приоритетных направлений деятельности Организации, Программа технического сотрудничества играет значимую роль в сфере выполнения SARPS ИКАО, а также в сфере развития инфраструктуры и людских ресурсов гражданской авиации в развивающихся странах. Поэтому в нем предлагалось, чтобы Ассамблея вновь подтвердила статус Управления технического сотрудничества, как неотъемлемой части Организации. Поскольку УТС является единственным хозрасчетным отделением ИКАО и осуществление проектов вносит вклад в Регулярную программу путем содействия достижению стратегических целей ИКАО, Российская Федерация предложила покрывать расходы на пять базовых должностей Управления технического сотрудничества из бюджета Регулярной программы ИКАО. Наряду с рекомендацией подтвердить на 37-й сессии Ассамблеи исключительную прерогативу УТС по осуществлению проектов технического сотрудничества, в этом документе предлагалось предоставить получателям услуг при поддержке региональных бюро ИКАО возможность следить за выполнением проектов, обеспечив тем самым укрепление роли региональных бюро в процессе инициирования и осуществления проектов. Кроме того, в нем содержалось предложение поддержать инициативу Генерального секретаря набирать в региональные бюро сотрудников по техническому сотрудничеству, финансируемых за счет Фонда AOSC, не увеличивая при этом расходы на проекты.

11.5 В документе A37-WP/276, представленном Венесуэлой, подчеркивалась необходимость систематически измерять эффективность Программы технического сотрудничества и ее количественного воздействия на достижение стратегических целей ИКАО, в частности ее вклад в повышение безопасности полетов и авиационной безопасности путем устранения недостатков, выявленных в ходе проверок ИКАО, с тем чтобы постоянно содействовать повышению результативности Программы. Исходя из этого, в нем предлагалось, чтобы в свои доклады Ассамблее о деятельности в области технического сотрудничества Генеральный секретарь включал показатели эффективности, связывающие стратегические цели Организации с целями Программы технического сотрудничества.

11.6 В документе A37-WP/234, представленном Республикой Корея, содержалась информация о ее программе по подготовке стипендиатов, которая осуществляется в рамках проекта ИКАО по техническому сотрудничеству на основании Соглашения об управленческом обслуживании и благодаря которой с 2001 года 390 стипендиатов из 89 развивающихся стран прошли бесплатный курс обучения в Корейском центре подготовки в области гражданской авиации (KCATC) по различным аэронавигационным дисциплинам. Республика Корея также сообщила о своих планах расширения этой программы в ближайшем будущем, включая предоставление 130 дополнительных стипендий в следующем трехгодичном периоде.

11.7 Исполнительный комитет с удовлетворением отметил, что со стороны государств и частных учреждений в течение нынешнего трехгодичного периода не ослабевал интерес к деятельности Программы, в результате чего Программа в целом вышла на рубеж 460,3 млн долл. США, что на 17 % больше, чем в предыдущем трехгодичном периоде. Однако деятельность Программы неравномерно распределяется по различным географическим регионам. Комитет с признательностью отметил усилия Генерального секретаря по стимулированию добровольных взносов, направленных на дальнейшее сокращение разрыва между регионами, с тем чтобы все государства – члены ИКАО имели возможность в равной мере пользоваться экспертными знаниями и опытом ИКАО в деле устранения каких-либо недостатков в секторе гражданской авиации.

11.8 Комитет также получил информацию о тех мерах, которые были приняты Генеральным секретарем для рационализации структуры и процедур Управления технического сотрудничества и по обеспечению более тесной увязки его деятельности на местах с региональными бюро. Комитет высказался в поддержку дальнейшего укрепления роли региональных бюро в процессе технического сотрудничества. Хотя такие меры потребуют значительных изменений и адаптации как внутри, так и вне рамок ИКАО, Комитет поддержал мнение Генерального секретаря о том, что это приведет к более эффективной и действенной результативности Программы.

11.9 Что же касается перспектив на предстоящий трехгодичный период, то важно, чтобы в свете быстрого развития технологии гражданской авиации Программа технического сотрудничества ИКАО и впредь играла важную роль в оказании поддержки государствам. Комитет считает, что Программа технического сотрудничества является одним из столпов Организации в том, что касается оказания поддержки государствам в создании их инфраструктуры гражданской авиации в соответствии с SARPS ИКАО и дополняет деятельность ИКАО по линии регулирования и проверок. Поэтому в целом было признано, что Управление технического сотрудничества и впредь должно оставаться неотъемлемой частью Организации.

11.10 В Исполнительном комитете наметился общий консенсус в отношении потенциальных преимуществ внедрения оценки проектов ex-post facto в качестве важного средства накопления институционного опыта и систематической оценки воздействия проектов технического сотрудничества. В соответствии с положениями резолюции Ассамблеи A36-17 Комитет рекомендовал Ассамблее постоянно поощрять бенефициариев Программы вводить, поддерживать или усиливать процедуры самостоятельной оценки выгод и результатов их проектов в области гражданской авиации. Кроме того, Комитет согласился с рекомендацией Колумбии в документе A37-WP/93 просить Секретариат создать независимый механизм оценки и стандартную процедуру для включения оценок ex-post facto проектов по линии технического сотрудничества в качестве неотъемлемой части проектов, осуществляемых Управлением технического сотрудничества. Генеральный секретарь подтвердил свое намерение создать такой механизм в следующем трехлетии.

11.11 Всемерную поддержку в Исполнительном комитете получило обсуждение предложения Венесуэлы о разработке индикаторов деятельности для определения эффективности Программы технического сотрудничества по достижению ожидаемых результатов проектов прежде всего в том, что касается устранения недостатков в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которые были выявлены в результате проверок ИКАО. Исполнительный комитет согласился, что такие средства помогут сохранить сбалансированный подход к Программе технического сотрудничества, повысить ее эффективность и транспарентность, увеличить ее вклад в достижение стратегических целей ИКАО, а также помогут определить политику и стратегию Организации по вопросу о техническом сотрудничестве. Ряд государств поделились своим позитивным опытом осуществления проектов через Управление технического сотрудничества, подчеркнув применение ими индикаторов для оценки результатов проектов.

11.12 В отношении предложения Российской Федерации о переводе пяти ключевых руководящих должностей УТС в бюджет Регулярной программы некоторые государства выразили оговорки в связи с тем, что такая передача может помешать УТС действовать с необходимой гибкостью, а также подчеркнули, что бюджетные ограничения могут затруднить абсорбирование Регулярной программой полной стоимости этих должностей, и поэтому не смогли поддержать это предложение.

Пункт 12 повестки дня. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

12.1 Исполнительный комитет рассмотрел тему "Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов" (ММФБП) на основе рабочего документа A37-WP/65 и Addendum No. 1, где представлена деятельность ММФБП, включая оценку работы и ревизованные финансовые отчеты в соответствии с требованиями резолюции A36-5 Ассамблеи.

12.2 Совет сообщил, что ММФБП был создан Советом ИКАО 4 декабря 2002 года и начал функционировать 18 июня 2003 года. Цель ММФБП – оказание помощи Договаривающимся государствам в финансировании связанных с безопасностью полетов проектов, направленных на устранение недостатков, выявленных главным образом посредством Универсальной программы ИКАО проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), на реализацию которых такие государства не могут иным образом выделить или получить необходимые финансовые средства. По состоянию на 30 июня 2010 года общая сумма полученных взносов составила 4 351 407 долл. США, что позволяет ММФБП продолжать деятельность в рамках своего механизма финансирования.

12.3 Совет также сообщил, что на своей 190-й сессии он пришел к выводу, что вновь созданный Фонд безопасности полетов (SAFE) мог бы создать те рамки, в которых могла бы с бóльшей эффективностью осуществляться деятельность ММФБП, и что он не считает, что ММФБП должен существовать и далее. Хотя он рассмотрел процедуру ликвидации, предусмотренную в статье XIV Административного устава ММФБП, еще не было принято какого-либо решения о возможной ликвидации ММФБП. Ожидается, что дальнейшее обсуждение этого вопроса состоится в Совете в связи с предложением о включении целей ММФБП в мандат SAFE.

12.4 Исполнительный комитет принял к сведению содержание этого доклада о деятельности ММФБП.

Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности

13.1 На своем 2-м и 3-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности на основе доклада Совета о Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) – новой стратегии из семи основных направлений на следующие два трехлетия (WP/18), которая пришла на смену принятому в 2002 году Плану действий в области авиационной безопасности, и еще двух докладов Совета: об обновлении *"Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"* (WP/19) и о предлагаемом принятии Декларации по авиационной безопасности, подготовленной в связи с попыткой диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшей место 25 декабря 2009 года (WP/75). Еще 16 документов представили государства и наблюдатели: WP/97, 99, 100, 101, 164, 183, 247, 252, 255, 256, 257, 282, 283, 284, 285 и 298.

13.2 В документе WP/18 Совет доложил о семи стратегических направлениях деятельности в рамках новой стратегии в сфере обеспечения авиационной безопасности, именуемой ICASS – Стратегический план действий на 2011–2016 гг. ICASS основывается на нынешнем Плане действий в области авиационной безопасности и предусматривает смещение ряда важных акцентов в деятельности по авиационной безопасности. Новая стратегия, наряду с

прочим, будет уделять больше внимания устранению недостатков в сфере авиационной безопасности путем оказания помощи государствам. Финансирование основных направлений деятельности будет осуществляться в рамках предлагаемого бюджета Регулярной программы Организации, однако Комитет информировали о том, что новые инициативы в рамках ICASS могут потребовать дополнительных средств в виде добровольных взносов.

13.3 В документе WP/99 Колумбия подчеркнула важность эффективного воздушного транспорта и упрощения формальностей для развития узловых аэропортов и предложила ввести одноуровневую систему проверок в целях безопасности для пассажиров, вылетающих из узловых аэропортов в регионах Латинской Америки. В этом документе также предлагается создать рабочую группу экспертов государств для подготовки проекта меморандума о взаимопонимании в целях определения приемлемых стандартов безопасности и процедур проверок для такой системы. В документе указывается на отсутствие инструктивного материала ИКАО по одноуровневым системам обеспечения безопасности и предлагается разработать такой материал.

13.4 В документе WP/183 Япония представила информацию об усилиях, предпринятых участвующими государствами и администрациями после Конференции на уровне министров государств Азиатско-Тихоокеанского региона по авиационной безопасности, состоявшейся в Токио 13 марта 2010 года. В добавлении к этому документу приведена Совместная декларация по авиационной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая была принята на Конференции в Токио в марте этого года.

13.5 В документе WP/285, представленном Непалом, дается обзор мер реагирования на угрозы авиационной безопасности и соответствующих мероприятий, включая действия по выполнению рекомендаций по итогам проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности. В документе подчеркивается важность дальнейшего тесного сотрудничества для нейтрализации угроз безопасности и целостности глобальной системы воздушного транспорта.

13.6 Документ WP/284, представленный Сингапуром, информирует участников Ассамблеи о положительном опыте учений в рамках сети координационных центров по авиационной безопасности (КЦ), которые были проведены государствами – членами Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АРЕС) в августе – сентябре 2010 года.

13.7 В документе WP/256, представленном Венесуэлой, предлагается разработать инструктивный материал для оказания государствам помощи в выработке нормативных положений по обучению персонала служб безопасности в области человеческого фактора. Документ подчеркивает, что государствам требуются основные принципы и справочная документация для определения потребностей в обучении в области человеческого фактора и что службам, занимающимся применением мер безопасности, также необходимо знать, как вырабатывать политику и программы в области человеческого фактора. Кроме того, подчеркивается необходимость разработки специализированных учебных программ в области человеческого фактора для персонала служб безопасности аэропортов.

13.8 В документе WP/97 Канада и Соединенные Штаты Америки обратили внимание на принятые в последние месяцы принципиальные меры, направленные на повышение значимости вопросов авиационной безопасности в ИКАО, в частности реструктуризацию Секретариата, в результате которой все программы по авиационной безопасности были объединены в рамках Отдела авиационной безопасности, что позволило улучшить координацию и активизировать работу по повышению уровня авиационной безопасности во всем мире. В документе также

затрагиваются вопросы создания ICASS и необходимость более активной поддержки существующих и новых инициатив в области авиационной безопасности.

13.9 Япония и Сингапур информировали о ходе осуществления Азиатско-Тихоокеанского плана действий по авиационной безопасности и его шести ключевых инициатив (WP/283). Этот план определяет рамки дальнейшего расширения сотрудничества в области авиационной безопасности между государствами Азиатско-Тихоокеанского региона.

13.10 В документе WP/247 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) информировала Ассамблею о том, что в связи с инцидентом 25 декабря 2009 года ряд африканских государств приняли Совместную декларацию и План действий в области авиационной безопасности. В связи с тем, что основное внимание в этом документе уделяется работе, проводимой в рамках Программы поддержки внедрения и развития в области авиационной безопасности, он рассматривался по пункту 15 повестки дня (Поддержка внедрения и развития).

13.11 В документе WP/252 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) изложила ключевые рекомендации в области авиационной безопасности, предложенные ИАТА и ее членскими авиакомпаниями на глобальном саммите, проведенном в январе 2010 года в связи с инцидентом 25 декабря 2009 года. ИАТА призвала Ассамблею признать важность совместных глобальных усилий по противодействию новым угрозам авиационной безопасности, начиная с официальных и постоянных консультаций с отраслью. Документ предлагает ряд конкретных шагов, в частности внедрение "контрольно-пропускного пункта нового поколения", разработанных совместно регулирующими органами и отраслью, что, по мнению ИАТА, следует делать под руководством ИКАО. В документе также предлагается разработать стандарты уровней обслуживания для измерения эффективности обработки международных пассажиров и настоятельно рекомендуется ИКАО подготовить инструктивный материал по данному вопросу.

13.12 В информационном документе (WP/298), представленном Исламской Республикой Иран, рассматриваются важность учета прав человека и человеческого достоинства при разработке и внедрении новых технологий досмотра, а также стоимостные факторы, связанные с новыми мерами авиационной безопасности.

13.13 В информационном документе Японии (WP/164) рассказывается о проводимой в стране оценке аэропортовых испытаний усовершенствованной технологии обработки изображений (AIT), предназначенной для обнаружения взрывчатых химических веществ. В ходе испытаний, проводившихся с добровольным участием пассажиров в токийском аэропорту Нарита с 5 июля по 17 сентября 2010 года, были проверены пять различных систем.

13.14 Малайзия представила информационный документ об осуществлении пилотного проекта "Безопасность авиагрузов" (WP/257) в рамках совместной инициативы с ИАТА, Управлением аэропортов Малайзии (KLIA) и рядом других участников, занимающихся авиагрузовыми перевозками. В мае 2010 года была начала экспериментальная стадия, целью которой является внедрение национальной программы обеспечения безопасности авиагрузов. Этот документ был также представлен по пункту 52 повестки дня.

13.15 Республика Корея в информационном документе WP/255 изложила свои долгосрочные планы деятельности в области безопасности гражданской авиации. Они предусматривают, в частности, внедрение передовых технологий досмотра и укрепление мер защиты авиагрузов, а также совершенствование национальной системы контроля качества в

области безопасности гражданской авиации. Документ подчеркивает важность международного сотрудничества в рассмотрении возникающих угроз.

13.16 В информационном документе Венесуэлы (WP/282) представлена информация о накопленном опыте сертификации сотрудников национальных служб авиационной безопасности с целью оказать другим государствам помощь в их работе по обеспечению соблюдения требований Стандартов 3.4.1 и 3.4.3 Приложения 17.

13.17 В документе WP/19 Совет представил предложения о пересмотре резолюции A36-20 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*. Предлагаемые изменения отражают события в области авиационной безопасности в период после 36-й сессии Ассамблеи, включая итоги региональных конференций по авиационной безопасности, состоявшихся в 2010 году в связи с инцидентом 25 декабря 2009 года, а также принятие новой стратегии в области авиационной безопасности (ICASS) на предстоящие два трехлетия. Кроме того, проект резолюции включает поправки, считающиеся необходимыми для уточнения содержания действующей политики.

13.18 В документе WP/100 Бельгия представила предложения по совершенствованию инициатив ИКАО, направленных на наращивание потенциала в сфере авиационной безопасности. От имени Европейского союза и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) в этом документе Ассамблее предлагается рассмотреть возможность доработки резолюции A36-20 с целью включения ссылок на несколько принципов наращивания потенциала, включая требование о приоритизации деятельности по наращиванию потенциала с учетом итогов проверок в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).

13.19 Ассамблее также предлагается при обновлении резолюции A36-20 включить изменения, предложенные в WP/101, – документе, представленном Бельгией от имени Европейского союза, его государств-членов и других государств – членов ЕКГА. Основное внимание в документе WP/101 уделяется мерам по обеспечению эффективности политики в области авиационной безопасности независимо от изменения характера террористических угроз. Помимо конкретных поправок к резолюции, в документе указываются вопросы, требующие внимания Группы экспертов по авиационной безопасности. В документе выражается поддержка проведению конференции высокого уровня по авиационной безопасности в течение трехлетнего периода 2011–2013 гг.

13.20 В документе WP/75 Совет предлагает Ассамблее принять декларацию по авиационной безопасности – глобальный ответ на попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшую место 25 декабря 2009 года, а также другие угрозы гражданской авиации. В декларации содержатся основные элементы совместных заявлений, принятых на ряде региональных конференций на уровне министров по авиационной безопасности в 2010 году, и определен ряд ключевых видов деятельности, которые предстоит осуществить ИКАО и ее государствам-членам в предстоящие годы.

13.21 Комитет с удовлетворением отметил существующие и новые инициативы в области авиационной безопасности, выдвигаемые ИКАО, и выразил признательность Генеральному секретарю за принципиальные меры, направленные на повышение значимости вопросов авиационной безопасности и максимизацию использования ресурсов авиационной безопасности, в частности, путем объединения программ по авиационной безопасности под эгидой Отдела

авиационной безопасности. Члены Комитета высказали полную поддержку роли ИКАО в установлении стандартов авиационной безопасности на глобальном уровне и одобрили поправку 12 к Приложению 17 *"Безопасность"*.

13.22 Комитет выразил признательность ИКАО за разработку новых стратегий в области авиационной безопасности, нашедших отражение в ICASS, и подчеркнул важность их реализации. Рекомендовано принять меры для обеспечения того, чтобы программа работы ИКАО в области авиационной безопасности и впредь финансировалась в рамках установленных параметров бюджета Регулярной программы, а государствам настоятельно предлагается делать добровольные взносы в форме людских и финансовых ресурсов, по мере возможности, для обеспечения эффективности системы авиационной безопасности на глобальной основе.

13.23 Комитет подчеркнул важность сбалансированного учета требований авиационной безопасности и упрощения формальностей, признав необходимость сведения к минимуму нарушений или задержек, вызываемых повторными проверками в целях безопасности в транзитных/трансферных аэропортах на основе Стандарта 4.4.2 Приложения 17. Комитет согласился с необходимостью активизации региональной координации и сотрудничества в целях установления упрощенной схемы досмотра в целях безопасности и/или одноуровневой системы проверок в целях безопасности для трансферных пассажиров, вылетающих из других аэропортов.

13.24 Остановившись на аспектах человеческого фактора, Комитет признал их важность и подчеркнул, что их необходимо постоянно учитывать, независимо от уровня технических достижений авиационной отрасли в сфере обеспечения авиационной безопасности.

13.25 Члены Комитета согласились с предложением о координации задач отраслевых и правительственных структур в сфере авиационной безопасности, о чем говорится в документе WP/252, и о разработке "контрольно-пропускного пункта нового поколения".

13.26 Комитет подчеркнул важность эффективной сети координационных центров по авиационной безопасности (КЦ) в организации обмена данными об угрозах и другой информацией между государствами-членами. Комитет принял к сведению информацию об учениях сети КЦ, проведенных недавно в Азиатско-Тихоокеанском регионе, и рекомендовал провести такие мероприятия и в других регионах. Кроме того, Комитет призвал государства регистрировать и использовать сеть КЦ для обмена критически важной информацией в области авиационной безопасности.

13.27 Указывая на важность более полного информирования государств по тематике авиационной безопасности и повышения уровня сотрудничества, некоторые члены Комитета высказались за дополнительные усилия по привлечению всех государств к более активному участию в региональных и международных конференциях и мероприятиях в области авиационной безопасности.

13.28 Комитет особо отметил важность применения методов оценки факторов риска в авиационной безопасности и рекомендовал Группе экспертов по авиационной безопасности учитывать основанный на факторах риска и многоуровневый подход к авиационной безопасности при выработке связанных с авиационной безопасностью Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). С учетом этого было также предложено, чтобы международное сообщество использовало методику оценки факторов риска. Комитет согласился с тем, что четкое понимание факторов риска в контексте безопасности международной авиации поможет государствам направлять ресурсы в наиболее приоритетные области.

13.29 Комитет признал серьезный характер внутрисистемной угрозы и рекомендовал, чтобы Группа экспертов по авиационной безопасности более детально изучила возможность введения 100-процентного досмотра лиц, не являющихся пассажирами.

13.30 Комитет рассмотрел проект декларации по авиационной безопасности, предложенной Советом для демонстрации политической воли государств к усилению авиационной безопасности во всем мире. Комитет единодушно поддержал проект декларации и представил замечания по уточнению ее текста, включая предложение усилить пункты о важности мероприятий по наращиванию потенциала в области авиационной безопасности и оказании технической помощи развивающимся государствам.

13.31 Завершив работу по данному пункту повестки дня, Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием пересмотренное *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"* (за исключением добавления E, которое включено в доклад по пункту 14 повестки дня), и глобальную декларацию по авиационной безопасности с учетом предложенных Комитетом изменений.

Резолюция 13/1 (перенумерована на A37-17)

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

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что в резолюции A36-20 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 A36-20 (добавления с A по H включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 37-й сессии,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, по состоянию на день закрытия 37-й сессии Ассамблеи;

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A36-20.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что угроза террористических актов, включая угрозу, которую представляет собой использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, возможность применения против воздушных судов переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легкого оружия и реактивных гранат, пронос на борт жидкостей, гелей и аэрозолей в качестве компонентов самодельных взрывных устройств, диверсия или попытка диверсии с использованием самодельных взрывных устройств, незаконный захват воздушных судов, нападения на авиационные объекты и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, серьезно сказывается на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставя под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушных судов и на земле, и подрывая веру народов мира в безопасность международной гражданской авиации,

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

напоминая о резолюциях A33-1 и A36-19 Ассамблеи и рекомендациях проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров,

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

одобряя Всеобъемлющую стратегию ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности и относящиеся к ней семь стратегических направлений деятельности, принятые Советом 17 февраля 2010 года вместо нынешнего Плана действий по авиационной безопасности и предусматривающие рамки деятельности ИКАО в области авиационной безопасности на следующие два трехлетних периода (2011–2016),

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

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

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

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

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

6. *поручает* Совету продолжать на первоочередной основе свою работу относительно мер по предотвращению актов незаконного вмешательства на основании стратегического направления, предусмотренного Всеобъемлющей стратегией ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, и обеспечивать, чтобы эта работа выполнялась с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *выражает* признательность Договаривающимся государствам за добровольные взносы в виде людских и финансовых ресурсов для Плана действий в области авиационной безопасности, предоставленные в течение трехлетнего периода 2008–2010 гг., и призывает продолжать вносить добровольные взносы в целях финансирования мероприятий в области авиационной безопасности, проводимых дополнительно к тем, которые финансируются из бюджета Регулярной программы;

8. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства продолжать предоставлять финансовую поддержку деятельности Организации в области авиационной безопасности в рамках Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности.

ДОБАВЛЕНИЕ B

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

a) *Международные юридические документы*

Ассамблея,

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

борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год), *Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год) и двусторонними соглашениями о борьбе с такими актами,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, стать участниками *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год) и *Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию*, *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекин, 2010 год) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год). Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection;

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

3. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю продолжать напоминать государствам о важности вступления в число участников Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, *Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию*, *Протокола 2010 года, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, а также *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* и оказывать необходимую помощь государствам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

b) *Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

Ассамблея,

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

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

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

и заключения соответствующих соглашений о борьбе с такими актами, предусматривающих выдачу лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Технические меры по обеспечению безопасности

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что машиносчитываемые проездные документы укрепляют безопасность, повышая целостность документов, удостоверяющих личность путешествующих и членов экипажа,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами и отраслью по мере необходимости в интересах обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации;

b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующей технологии;

c) задействовать современные технологии для выявления запрещенных материалов и предотвращения провоза таких материалов на борту воздушных судов с соблюдением неприкосновенности частной жизни и безопасности отдельных лиц;

d) заменить ограничения на перевозку жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) досмотром ЖАГ, когда станут более доступными соответствующие технологии обнаружения взрывчатых веществ;

7. *призывает* Договаривающиеся государства изучить механизмы обмена информацией, включая использование сотрудников по связям и дальнейшее применение предварительной

информации о пассажирах (API), которая предоставляется авиакомпаниями для сокращения риска для пассажиров при обеспечении защиты неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод;

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

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

10. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, начать выпускать только машиносчитываемые паспорта в соответствии со спецификациями части 1 документа Doc 9303;

11. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 и Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;

b) когда это уместно, включать в повестку дня совещаний ИКАО вопросы, касающиеся авиационной безопасности;

c) и впредь способствовать принятию эффективных процедур и концепций обеспечения авиационной безопасности посредством проведения повышающих осведомленность региональных и субрегиональных мероприятий по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств;

d) разрабатывать и обновлять учебную программу ИКАО по авиационной безопасности и учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ);

e) курировать, развивать и расширять сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в рамках существующей структуры в целях поддержания учебных стандартов и обеспечения надлежащего уровня сотрудничества;

f) продолжать сотрудничество с Группой экспертов по авиационной безопасности в целях рассмотрения новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры, включающие досмотр сотрудников аэропорта, имеющих доступ в охраняемые объекты аэропорта, более качественный досмотр пассажиров и багажа, надлежащие меры контроля в целях безопасности для груза, каналов поставок и поставщиков услуг, а также отбор и подготовку лиц, применяющих и осуществляющих меры безопасности;

g) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур с целью оказания государствам помощи в достижении взаимовыгодных договоренностей, включающих соглашения о проверке в целях безопасности в одном пункте;

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

13. *предлагает* Совету поручить Группе экспертов по авиационной безопасности определить и разработать методику оценки рисков для авиационной безопасности и включать основанные на рисках оценки в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложении 17 или в любом другом документе ИКАО;

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

ДОБАВЛЕНИЕ D

Действия государств в связи с актом незаконного вмешательства

a) *Акты незаконного вмешательства*

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что безопасность пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного захвата, также может быть поставлена под дополнительную угрозу, если воздушному судну, по-прежнему остающемуся захваченным, будет разрешено выполнить взлет,

1. *выражает* обеспокоенность по поводу вызовов в области безопасности гражданской авиации, связанных с новыми и существующими угрозами и изменением способов осуществления актов незаконного вмешательства;

2. *ссылается* в этом отношении на соответствующие положения Чикагской, Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию;

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

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

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечивать, чтобы воздушное судно, подвергшееся акту незаконного захвата и совершившее посадку на его территории, задерживалось на земле, если только его вылет не диктуется важнейшей обязанностью защиты людей;

6. *признает* важность проведения консультаций между государством, где подвергшееся акту незаконного захвата воздушное судно совершило посадку, и государством эксплуатанта данного воздушного судна, а также уведомления государством, где воздушное судно совершило посадку, государств предполагаемого или объявленного назначения;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства сотрудничать в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства, а также использовать, при необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации воздушного судна, которое подверглось акту незаконного вмешательства, при проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна;

8. *осуждает* все случаи, когда Договаривающееся государство не выполняет своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задержанного воздушного судна и передаче его компетентным полномочным органам или незамедлительной выдаче любого лица, обвиняемого в совершении акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

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

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

b) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что представляемые государствами официальные отчеты об актах незаконного вмешательства должны содержать надежную информацию и являются основой для оценки и анализа этих актов,

принимая во внимание, что онлайновая база данных ИКАО об актах незаконного вмешательства представляет собой эффективное средство оперативного распространения информации, касающейся инцидентов в области авиационной безопасности, и является легкодоступной для Договаривающихся государств,

1. *с обеспокоенностью отмечает*, что государства, подвергшиеся актам незаконного вмешательства, зачастую не предоставляют Совету официальные отчеты о таких актах;

2. *настоятельно призывает* государства выполнять свои обязательства в соответствии со статьей 11 Гаагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции, а также в соответствии с

Приложением 17 и как можно скорее сообщать Совету после случаев незаконного вмешательства всю соответствующую информацию, требуемую этими статьями и SARPS, для того чтобы Секретариат мог хранить точную и полную информацию и анализировать тенденции и новые угрозы гражданской авиации;

3. *предлагает* Совету поручить Генеральному секретарю в течение разумного периода времени после даты конкретного случая незаконного вмешательства обращаться к соответствующим государствам с просьбой о направлении в Совет в рамках своего национального законодательства всей соответствующей информации о таком случае, включая, в частности, информацию, относящуюся к выдаче или другим процессуальным действиям;

4. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю совместно с Группой экспертов по авиационной безопасности отслеживать, подбирать, выверять и анализировать представленные данные об актах незаконного вмешательства, информировать государства о тенденциях, потенциальных и новых угрозах и разрабатывать соответствующий инструктивный материал для противодействия новым и существующим угрозам.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Редакционное примечание. Добавление, касающееся Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), было рассмотрено вместе с докладом Ассамблее о ходе осуществления УППАБ в рамках п. 14 "Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)".

ДОБАВЛЕНИЕ F

Помощь государствам в создании системы контроля за обеспечением авиационной безопасности для защиты международной гражданской авиации

Ассамблея,

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

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

1. *предлагает* Совету просить Генерального секретаря осуществлять содействие и координацию помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании надзора в сфере авиационной безопасности и повышении безопасности в аэропортах согласно отчетам о проверках в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ);

2. *предлагает* развитым странам оказывать помощь странам, которые не могут выполнить программы рекомендуемых технических мер по защите воздушных судов на земле и, в частности, по обслуживанию пассажиров и обработке их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправлений;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам рассмотреть вопрос о запросе помощи ИКАО и других международных организаций для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

4. *предлагает* Договаривающимся государствам воспользоваться краткосрочной помощью по устранению недостатков, предоставляемой ИКАО, и проектами оказания государствам долгосрочной помощи в целях устранения недостатков, выявленных в ходе проверок;

5. *предлагает* Совету поручить Генеральному секретарю анализировать качество и эффективность проектов ИКАО по оказанию помощи;

6. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые располагают такими возможностями, увеличить техническую, финансовую и материальную помощь странам, нуждающимся в такой помощи для повышения авиационной безопасности, в рамках полностью согласованных двусторонних и многосторонних действий по линии ИКАО;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам использовать УЦАБ для подготовки кадров в области авиационной безопасности;

8. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и организациям направлять в ИКАО информацию о своих программах и мероприятиях по оказанию помощи в целях содействия эффективному и действенному использованию ресурсов;

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

10. *настоятельно рекомендует* международному сообществу рассмотреть вопрос о расширении помощи государствам и усилении сотрудничества между ними для того, чтобы иметь возможность воспользоваться результатами достижения целей и задач *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения,* в частности, в рамках деятельности Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ).

ДОБАВЛЕНИЕ G

Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира

Ассамблея,

принимая во внимание, что права и обязанности государств в соответствии с международными правовыми документами по авиационной безопасности и в соответствии с SARPS, принятыми Советом по авиационной безопасности, могли бы дополнить и усилить многостороннее и двустороннее сотрудничество между государствами,

принимая во внимание, что многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой основную юридическую основу для международной коммерческой воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

принимая во внимание, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

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

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

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, включиться в сеть координационных центров (КЦ) по авиационной безопасности, созданную для передачи сообщений о непосредственной угрозе деятельности гражданского воздушного транспорта, в целях обеспечения в каждом государстве сети координаторов по безопасности международной авиации;

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

5. *просит* Совет и впредь:

a) обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;

b) анализировать различные обстоятельства и тенденции, связанные с предотвращением угроз международной гражданской авиации в различных регионах мира;

c) подготавливать рекомендации об усилении мер по предупреждению и предотвращению таких актов незаконного вмешательства;

6. *предлагает* Совету предпринимать с необходимой срочностью и оперативностью действия по рассмотрению новых и существующих угроз гражданской авиации в целях смягчения последствий любых нарушений воздушных поездок в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия единым и последовательным мерам со стороны государств и поощрения эффективного информационного общения государств с пассажирами.

ДОБАВЛЕНИЕ H

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

признавая, что наличие угрозы гражданской авиации обусловливает необходимость разработки государствами и соответствующими международными и региональными организациями эффективных глобальных ответных мер,

1. *предлагает* Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международному агентству по атомной энергии (МАГАТЭ), Международной организации уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и другим заинтересованным сторонам продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

2. *поручает* Совету принять во внимание инициативу группы G8, касающуюся безопасности и упрощения международных поездок (SAFTI), и продолжать сотрудничество с этой группой и другими соответствующими группами государств, такими как Азиатско-Тихоокеанская ассоциация экономического сотрудничества (Инициатива по обеспечению безопасности торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе (STAR)), в работе, связанной с разработкой контрмер против угрозы, создаваемой переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК), и поощрять их выполнение всеми Договаривающимися государствами;

3. *поручает* Совету продолжать сотрудничество с Комитетом по борьбе с терроризмом (КБТ) Организации Объединенных Наций в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе.

Декларация по авиационной безопасности

Ассамблея, *признавая* необходимость повышения авиационной безопасности во всем мире в свете непрекращающихся угроз гражданской авиации, включая попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшей место 25 декабря 2009 года, и других угроз гражданской авиации; и *признавая* ценность совместных деклараций по безопасности гражданской авиации, принятых на региональных конференциях, проводившихся с целью укрепления международного сотрудничества, настоящим *настоятельно рекомендует* государствам-членам предпринимать нижеследующие действия для расширения международного сотрудничества в целях противодействия угрозам гражданской авиации:

1) усиливать и поощрять эффективное применение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, с особым акцентом на Приложение 17 *"Безопасность",* и разрабатывать стратегии по устранению существующих и возникающих угроз;

2) усиливать процедуры досмотра в целях безопасности, уделять больше внимания человеческому фактору, использовать современные технологии для обнаружения запрещенных предметов и оказывать поддержку проведению

научных исследований и разработок технических средств для обнаружения взрывчатых веществ, оружия и запрещенных предметов в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;

3) разрабатывать более эффективные меры безопасности в целях защиты аэропортовых объектов и повышения уровня безопасности в полете, обеспечивая при этом соответствующее совершенствование технологий и подготовку персонала;

4) разрабатывать и внедрять более жесткие и согласованные меры и передовую практику для обеспечения безопасности авиагрузов, учитывая при этом необходимость защиты цепи поставок авиагрузов в целом;

5) поощрять повышение уровня защиты проездных документов и подтверждения их достоверности с использованием Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) наряду с биометрической информацией и намерение представлять на регулярной основе сведения об утерянных или украденных паспортах в базу данных об утерянных или украденных проездных документах ИНТЕРПОЛа с целью предотвращения использования таких проездных документов для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

6) повышать возможности государств-членов по устранению недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), путем обеспечения надлежащего доступа государств-членов к результатам проверок, что позволит более предметно ориентировать усилия по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи;

7) оказывать техническую помощь государствам, которым она требуется, включая финансирование и наращивание потенциала, а также передачу технологий в целях эффективного противодействия угрозам безопасности гражданской авиации, в сотрудничестве с другими государствами, международными организациями и отраслевыми партнерами;

8) поощрять более широкое использование механизмов сотрудничества между государствами-членами и отраслью гражданской авиации в области обмена информацией о мерах безопасности с целью избежать дублирования, по мере целесообразности, и раннего обнаружения угроз безопасности гражданской авиации и распространения информации о них, в том числе путем сбора и передачи предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR) в качестве дополнительной меры обеспечения безопасности, при одновременном обеспечении защиты личной жизни и гражданских свобод пассажиров;

9) обмениваться передовой практикой и информацией в ряде ключевых областей, таких как методики проведения досмотра и проверок, включая оценки перспективных технических средств досмотра для обнаружения оружия и взрывчатых веществ; защита документов и обнаружение мошенничества; распознавание признаков необычного поведения и основанный

на угрозе анализ рисков; досмотр сотрудников служб аэропорта; защита неприкосновенности частной жизни и достоинства лиц и обеспечение безопасности воздушных судов.

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

14.1 На своем 2-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел Универсальную программу проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) на основе доклада о ходе работы, представленного Советом (WP/32), и рабочих документов, представленных Колумбией (WP/249 и WP/250).

14.2 Исполнительный комитет принял к сведению информацию о результатах деятельности в рамках УППАБ за текущее трехлетие и поддержал документ WP/32, включая поручение Совета относительно оценки возможности распространения применяемого в рамках УППАБ механизма непрерывного мониторинга после завершения текущего цикла проверок в 2013 году.

14.3 Исполнительный комитет далее с удовлетворением отметил введение ограниченного уровня транспарентности результатов проверок в рамках УППАБ, а также механизм своевременного устранения значительных недостатков, связанных с обеспечением авиационной безопасности (SSeC). Комитет согласился с тем, что транспарентность и механизм SSeC будут содействовать идентификации и приоритизации усилий по наращиванию потенциала.

14.4 В документах WP/249 и WP/250, представленных Колумбией, подчеркивается важность постоянного повышения квалификации проверяющих УППАБ для обеспечения согласованного применения критериев, концепций и методов проведения проверок. Колумбия также напомнила о том, что государства несут суверенную ответственность за определение форм соблюдения Международных стандартов.

14.5 Исполнительный комитет поддержал мнение о том, что вопросы подготовки проверяющих и согласования процессов проверки чрезвычайно важны и требуют пристального внимания.

14.6 Исполнительный комитет запросил разъяснений по п. 5 проекта резолюции Ассамблеи в добавлении C к документу WP/32. Секретариат согласился рассмотреть возможность внесения изменений в этот текст для уточнения намерения в части дискреционных прав государств на представление результатов проверок в сфере авиационной безопасности, проведенных на их территории, и информации о соответствующих корректирующих действиях.

14.7 С учетом хода дискуссии и единодушной поддержки продолжения УППАБ как важного механизма контроля за соблюдением Приложения 17 *"Безопасность"*, а также с целью наметить будущее направление развития этой программы, Исполнительный комитет согласился представить пленарному заседанию приведенный ниже проект резолюции Ассамблеи о внесении изменений в добавление E Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Резолюция 13/1 (перенумерована на A37-17)

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

ДОБАВЛЕНИЕ E

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) обеспечивает успешное выполнение мандата, предусмотренного добавлением E резолюции A36-20,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение на всемирной основе безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что создание государствами эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов обеспечивает поддержку выполнению Международных стандартов по авиационной безопасности и способствует достижению этой цели,

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

напоминая, что 36-я сессия Ассамблеи поручила Совету обеспечить продолжение осуществления УППАБ после завершения начального цикла проверок в конце 2007 года, обращая основное внимание, где это возможно, на возможности государств обеспечивать на национальном уровне надлежащий контроль за деятельностью в сфере обеспечения авиационной безопасности посредством эффективного выполнения критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и распространяя будущие проверки на соответствующие положения по авиационной безопасности Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*,

принимая во внимание, что реализация УППАБ доказывает свое предназначение в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению и что эта Программа обеспечивает повышение уровня внедрения Стандартов ИКАО в области безопасности,

признавая, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок, является составным и решающим элементом процесса проверок для достижения общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире,

принимая во внимание обеспечение в ограниченных масштабах транспарентности результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности с должным учетом потребности

государств в получении информации о неустраненных проблемах в области авиационной безопасности и необходимости избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности,

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

признавая важность согласованной стратегии содействия оказанию помощи государствам через посредство Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению результатов проверок,

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

признавая необходимость рассмотрения будущего характера и направленности УППАБ после завершения текущего цикла проверок в 2013 году и данного Советом поручения о проведении исследования для оценки возможности применения механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках УППАБ после завершения текущего цикла проверок,

1. *с удовлетворением отмечает,* что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) зарекомендовала себя как эффективное средство выявления проблем в области авиационной безопасности и предоставления рекомендаций по их решению;

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

3. *просит* Совет создать механизм проверки реализации планов корректирующих действий государств посредством проведения целевых согласованных командировок ИКАО по проведению оценки или использования других средств, если государствами представлена достаточная информация, свидетельствующая о необходимости таких командировок;

4. *одобряет* политику транспарентности результатов проверок в сфере авиационной безопасности в течение второго цикла УППАБ, особенно в части оперативного уведомления о значительных недостатках в обеспечении авиационной безопасности;

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

   a) соглашаясь на проведение проверок в установленные Организацией сроки по согласованию с соответствующими государствами;

   b) содействуя работе групп проверяющих;

   c) подготавливая и представляя в ИКАО требуемую предпроверочную документацию;

d) подготавливая и представляя соответствующий план мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе проверки, а также другую послепроверочную документацию;

6. *настоятельно рекомендует* государствам-членам, по мере целесообразности и с учетом аспектов суверенитета, предоставлять по запросу другого государства информацию о результатах проверок, проведенных ИКАО, и мерах по устранению недостатков, предпринятых государством, в котором проводилась проверка;

7. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения УППАБ, включая его решение относительно исследования для оценки возможности применения МНМ в рамках УППАБ после завершения текущего цикла проверок в 2013 году.

Пункт 15 повестки дня. Поддержка внедрения и развития (ПВР)

15.1 На своем 2-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о Программе поддержки внедрения и развития (ПВР) на основе доклада Совета (WP/17), в котором описывается новая стратегия предоставления координированной помощи в области авиационной безопасности, и доклада Совета об обновлении Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в резолюции A36-20 (WP/19), который был представлен по пункту 13 повестки дня (Политика в области авиационной безопасности). Еще пять документов были представлены государствами и наблюдателями: WP/247, 248, 274, 279 и 299.

15.2 В документе WP/17 Совет рекомендовал новую стратегию предоставления координированной помощи в области авиационной безопасности в соответствии со Всеобъемлющей стратегией ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), которая представлена в документе WP/18, и наметил меры по оказанию помощи государствам. Три компонента новой стратегии включают наращивание потенциала, повышение уровня осведомленности и укрепление деятельности ИКАО по подготовке персонала и предоставлению консультативных услуг в области авиационной безопасности. В целях устранения серьезных недостатков в области авиационной безопасности, которые представляют угрозу глобальной гражданской авиации, в документе также предлагается ряд мероприятий в рамках Программы ПВР (Авиационная безопасность).

15.3 В документе WP/279, представленном Венесуэлой, отмечается необходимость разработки ИКАО новых учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ) по таким вопросам, как анализ угроз и рисков и человеческий фактор в авиационной безопасности. В этом рабочем документе ИКАО также предлагается содействовать созданию новых учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) для удовлетворения потребностей государств-членов в подготовке в области авиационной безопасности.

15.4 В документе WP/247 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 53 государств-членов информировала Ассамблею о том, что в связи с инцидентом 25 декабря 2009 года рядом африканских государств были приняты Совместная декларация и План действий по авиационной безопасности. В документе также содержится информация о

работе, проводимой в рамках Программы ПВР в свете результатов проверок УППАБ, и о роли сотрудников региональных бюро ИКАО по авиационной безопасности (ASRO).

15.5 В документе WP/248, представленном АКГА, рассматривается влияние Программы ПВР и отмечается ее позитивный вклад в целом и на Африканском континенте в частности. Вместе с тем, отмечая наличие существующих учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ) и других ресурсов, АКГА подчеркивает необходимость более активных подходов в сфере подготовки по авиационной безопасности, главным образом за счет расширения объемов обучения. Также предлагаются совместные мероприятия ИКАО – АКГА с привязкой региональной деятельности ИКАО к дальнейшей разработке и реализации "дорожной карты" в области безопасности авиации в Африке.

15.6 В информационном документе WP/299, представленном Исламской Республикой Иран, подчеркивается необходимость оказания ИКАО помощи развивающимся государствам в приоритетном порядке. Отмечается, что для устранения недостатков в сфере авиационной безопасности можно разработать практические учебные и инструктивные материалы для развивающихся государств. Документ также призывает расширять объемы обучения.

15.7 В документе WP/274 Республика Корея представила информацию о национальной программе подготовки специалистов гражданской авиации и утвержденных учебных заведениях. В документе описаны критерии, используемые в этой стране для утверждения учебных организаций AVSEC, и содержится информация об учебных заведениях, в которых в настоящее время проводится такая подготовка. Также рассказывается о мерах по дальнейшему улучшению подготовки персонала в стране и о недавнем утверждении ИКАО учебного центра по авиационной безопасности (УЦАБ) управления аэропортов Кореи.

15.8 Исполнительный комитет отметил позитивные итоги работы в области оказания помощи и обучения в текущем трехлетии и поддержал новую стратегию оказания помощи, изложенную в документе WP/17. В этой связи Секретариат заявил о значительном расширении инициатив по оказанию помощи государствам, которым она требуется. Кроме того, учитывая постоянное внимание, уделяемое вопросам подготовки, количество УЦАБ не будет ограничиваться. Тем не менее ИКАО будет жестко контролировать функционирование сети, с тем чтобы УЦАБ выполняли свои функции в соответствии с утвержденными критериями.

15.9 Многие члены Исполнительного комитета поддержали важную роль обучения и оказания помощи в области авиационной безопасности, подчеркнув необходимость продолжения разработки учебных материалов ИКАО как на глобальном, так и на региональном уровнях, использование электронных методов обучения и комплексных методик подготовки.

Пункт 16 повестки дня. Сотрудничество с региональными органами

16.1 Исполнительный комитет на своем 5-м заседании рассмотрел документ WP/28 *"Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации"* и утвердил решение представить Ассамблее для принятия содержащийся в добавлении C проект резолюции.

16.2 Комитет принял к сведению, что ИКАО уже завершила мероприятия по сотрудничеству с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации и что такое сотрудничество будет расширяться и охватывать другие региональные и

субрегиональные органы, а также, при необходимости, переходить на уровень межрегионального сотрудничества.

16.3 Также было принято к сведению, что ИКАО займется пропагандой и поддержкой партнерства на региональном уровне гражданской авиации, в особенности в регионе Азии/Тихого океана.

Резолюция 16/1 (перенумерована на A37-21)

Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция A1-10, которая была принята на Первой Ассамблее в 1947 году и по-прежнему действует, уполномочивает Совет вступать в соответствующие соглашения с общественными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, посредством заключения, когда это практически возможно, неофициальных рабочих договоренностей,

принимая во внимание, что в резолюции A27-17, касающейся взаимоотношений между ИКАО и региональными организациями гражданской авиации, указывается, в частности, что ИКАО обеспечивает работу и деятельность любых существующих и будущих региональных организаций гражданской авиации, и поручается Совету заключать с каждой организацией гражданской авиации соответствующие рабочие соглашения,

принимая во внимание, что в соответствии с этими резолюциями ИКАО разработала различные договоренности о сотрудничестве с региональными органами гражданской авиации,

принимая во внимание, что согласно политике ИКАО в области регионального сотрудничества ИКАО призвана в максимально возможной степени оказывать Договаривающимся государствам помощь, консультативные услуги и любые другие виды поддержки в связи с выполнением ими обязательств, предусмотренных Конвенцией о международной гражданской авиации и стратегическими целями ИКАО,

принимая во внимание, что ИКАО будет осуществлять свою политику в области регионального сотрудничества посредством тесного взаимодействия с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации,

1. *одобряет* политику ИКАО в области регионального сотрудничества и рамки регионального сотрудничества;

2. *рекомендует* региональным организациям и региональным органам гражданской авиации заключать соответствующие соглашения с ИКАО, руководствуясь политикой и рамками регионального сотрудничества ИКАО;

3. *настоятельно рекомендует* государствам оказывать поддержку своим региональным организациям и региональным органам гражданской авиации в заключении соответствующих соглашений с ИКАО;

4. *рекомендует* государствам внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации как на индивидуальной основе, так и в рамках регионального сотрудничества;

5. *рекомендует* государствам, не имеющим регионального органа, стремиться к его созданию;

6. *поручает* Совету обеспечить, чтобы ИКАО и региональные органы гражданской авиации рекомендовали государствам согласовывать эксплуатационные правила, требования и процедуры, основанные на Стандартах и Рекомендуемой практике;

7. *просит* Генерального секретаря реализовать утвержденный Советом план действий в целях улучшения сотрудничества с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации;

8. *просит* Генерального секретаря обеспечить тесное взаимодействие между ИКАО и каждым региональным органом гражданской авиации в соответствии с договоренностями, отраженными в заключенных ими меморандумах о сотрудничестве, что позволяет избежать дублирования работ;

9. *просит* Генерального секретаря организовать проведение периодических совещаний между ИКАО и региональными органами гражданской авиации и периодического рассмотрения достигнутого прогресса;

10. *просит* Совет представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о реализации политики ИКАО в области регионального сотрудничества и достигнутом прогрессе.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

17.1 На своем 3-м и 4-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о достигнутом прогрессе в технической работе Организации по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей (WP/21 и WP/26) и по вопросам, связанным с изменением климата (WP/22, WP/23 и исправление № 1, WP/25 и WP/27). На основе этих докладов о достигнутом прогрессе Исполнительный комитет рассмотрел предложение Совета относительно обновления добавлений A–H резолюции A36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"* (WP/24 и исправление № 1), а также предложение Генерального секретаря, которое заменяет добавления I–L резолюции A36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Изменение климата"* (WP/262). Кроме того, государствами и наблюдателями были представлены еще 20 документов: WP/108, 109, 117, 174, 181, 185, 186, 187 (Revision No. 1), 188, 216, 217, 240, 241, 251, 270, 271 (Revision No. 1), 272, 275, 304 и 316.

17.2 **Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха**

17.2.1 Совет представил доклад (WP/21) о прогрессе, достигнутом ИКАО после 36-й сессии Ассамблеи в области гражданской авиации и окружающей среды, включая деятельность Секретариата и Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

17.2.2 Комитет отметил, что CAEP и его различные группы экспертов по-прежнему выполняют основной объем работы Организации, связанной с техническими аспектами охраны окружающей среды, и что в феврале 2010 года CAEP провел свое совещание (CAEP/8). В марте Совет рассмотрел и утвердил с замечаниями рекомендации CAEP/8.

17.2.3 Был достигнут значительный прогресс в части новых Стандартов в области окружающей среды для сертификации воздушных судов. На CAEP/8 было достигнуто согласие относительно введения запрета на производство двигателей, а также относительно сертификационных Стандартов, касающихся окислов азота (NO_x). Новые Стандарты на NO_x на 15 % жестче Стандартов 2004 года (CAEP/6). От государств получены официальные замечания по этим и другим техническим поправкам к Приложению 16. После рассмотрения этих замечаний Советом принятие новых SARPS ожидается к ноябрю 2011 года.

17.2.4 В соответствии с рекомендацией Совещания высокого уровня ИКАО по международной авиации и изменению климата, касающейся разработки глобального стандарта на CO_2 для новых типов воздушных судов, CAEP проводит технический анализ, с тем чтобы рекомендовать в 2013 году Стандарт на эмиссию CO_2 воздушных судов. CAEP также работает над разработкой Стандартов в отношении эмиссии нелетучих микрочастиц и проводит оценку нескольких сценариев ужесточения требований в отношении шума.

17.2.5 С учетом потенциальной возможности значительного уменьшения объемов эмиссии, влияющей как на местное качество воздуха, так и на глобальное изменение климата, за счет эксплуатационных инициатив CAEP достиг значительного прогресса в обновлении информации, содержащейся с циркуляре ИКАО 303 *"Эксплуатационные меры уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии"*, в части принимаемых эксплуатационных мер. Ожидается, что оставшийся объем работы будет завершен к 2013 году.

17.2.6 В отношении установления среднесрочных (10 лет) и долгосрочных (20 лет) технологических целей с привлечением независимых экспертов CAEP/8 приняло цели снижения уровня шума, а также рассмотрело достигнутый отраслью прогресс в части достижения установленных в 2007 году целей по уменьшению NO_x. Осуществляется деятельность по определению целей по эксплуатационным технологиям и технологиям сокращения объемов потребления топлива. Также достигнут прогресс в других видах деятельности, например завершение пяти исследований рыночных мер. Также по-прежнему поддерживались связи с другими органами ООН и организациями, устанавливающими стандарты, такими как SAE International. В мае 2010 года был проведен Коллоквиум по окружающей среде, посвященный авиации и изменению климата, и в 2010 году был опубликован доклад по вопросам экологии.

17.2.7 Комитету было предложено поддержать продолжение работы CAEP и Секретариата ИКАО по вопросам, касающимся гражданской авиации и окружающей среды, и принять во внимание содержащуюся в документе WP/21 информацию в качестве справочного материала для обновления резолюции A36-22 Ассамблеи.

17.2.8 36-я сессия Ассамблеи также попросила Совет проводить регулярную оценку существующего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку инструментария для этой цели. CAEP утвердил инструментарий, позволяющий рассматривать взаимозависимость между авиационным шумом, эмиссией, влияющей на местное качество воздуха (МКВ), и эмиссией, влияющей на глобальный климат. Этот инструментарий использовался для оценки сценариев в каждой из указанных областей относительно базового 2006 года и будущих годов: 2016, 2026, 2036, как указано в документе

WP/26. В анализе потребления топлива в течение всего полета также учитывался 2050 год. Эти оценки проводились на основе неограниченного прогноза и не учитывали последствия использования альтернативных видов авиационного топлива.

17.2.9 В абсолютном выражении общая глобальная численность населения, подвергающаяся воздействию авиационного шума, общий глобальный объем эмиссии авиационных двигателей, влияющий на МКВ, и общий глобальный объем эмиссии авиационных двигателей, влияющий на глобальный климат, предположительно будут расти. Однако согласно прогнозам и из расчета на каждый рейс авиационный шум и эмиссионный след будут расти медленнее, чем спрос на авиаперевозки; эффективность, предположительно, будет улучшаться в течение всего рассматриваемого периода.

17.2.10 Комитету было предложено принять содержащиеся в документе глобальные экологические тенденции в качестве основы для принятия решения в области окружающей среды во время данной сессии Ассамблеи; попросить Совет продолжить работу в этой области при поддержке государств и обеспечить представление на следующей сессии Ассамблеи уточненной оценки глобальных экологических тенденций; и принять во внимание информацию, содержащуюся в настоящем документе, с целью обновления резолюции A36-22 Ассамблеи.

17.2.11 Резолюция A36-22 Ассамблеи попросила Совет представлять на каждую сессию Ассамблеи сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. В документе WP/24 и исправлении № 1 Совет представил проект текста добавлений A–H резолюции A36-22, обновленных в свете событий, происшедших после 36-й сессии Ассамблеи, в частности событий, связанных с деятельностью CAEP/8. Было принято к сведению, что изменения были внесены только в добавления A, B, C, F и H. Было также принято к сведению, что информация о прогрессе, достигнутом Организацией в области международной авиации и изменения климата, а также соответствующая фактическая информация для обновления добавлений I–L резолюции, представлена в документе WP/25.

17.2.12 В документе WP/270 Индия рассмотрела вопрос запретов на полеты в ночное время в некоторых частях земного шара и их воздействие на производство полетов в других частях мира. В нем изложено потенциальное экономическое и экологическое воздействие запретов на полеты в ночное время на авиакомпании, населенные пункты вокруг аэропортов и на общество в целом. Совету было предложено еще раз рассмотреть данный вопрос с использованием более комплексного подхода.

17.2.13 В документе WP/108, представленном Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Евроконтролем, было признано важное значение авиации для экономического развития и в то же время отмечалось наличие экологических проблем, создаваемых развитием авиации. Европа полностью поддерживает усилия ИКАО, направленные на решение проблем воздействия авиации на окружающую среду с учетом взаимозависимостей, и поддерживает сбалансированный подход ИКАО к управлению шумом. Европа готова предпринять конструктивный подход и сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами в вопросе охраны окружающей среды.

17.2.14 В отношении документа WP/270 Секретариат проинформировал совещание о том, что в результате аналогичной дискуссии во время 36-й сессии Ассамблеи ИКАО CAEP было поручено провести исследование, касающееся запретов на полеты в ночное время, акцентируя внимание на связанные с окружающей средой технические вопросы. CAEP завершил это

исследование в феврале 2010 года, и выводы исследования были представлены и утверждены Советом ИКАО в апреле 2010 года. В исследовании делается вывод о том, что, хотя европейские запреты на полеты могут явиться дополнительным фактором увеличения числа полетов воздушных судов в ночное время в некоторых аэропортах, в которых проводилось исследование, тем не менее, возможно, существует ряд других, влияющих на такое положение факторов, таких как временные зоны, экономика авиакомпаний и потребности пассажиров. Совещание CAEP/8 согласилось с тем, что технические вопросы были полностью решены. Любая просьба продолжить эту работу в CAEP повлечет за собой необходимость в отвлечении ресурсов от работы над первоочередными задачами, такими как разработка новых Стандартов, включая Стандарты на эмиссию CO_2 воздушных судов.

17.2.15 Несколько государств выразили поддержку предложению Индии в отношении дальнейших исследований, касающихся запретов на полеты из-за воздействия шума. Одно государство отметило, что, когда запреты на полеты были впервые введены, в эксплуатации находились такие воздушные суда, как DC-8 и B707. С тех пор воздушные суда стали намного менее шумными, и необходимость в запретах на полеты следует пересмотреть. Продолжающиеся запреты на полеты из-за воздействия шума в некоторых частях мира отрицательно влияют на развивающиеся страны в Латинской Америке и Африке. Была также упомянута связь данного вопроса с выделением слотов в аэропортах, в которых вводятся запреты на полеты, когда недоиспользуется большой процент пропускной способности из-за неспособности аэропортов функционировать в ночное время. Это также приводит к перегруженности движения в дневные часы.

17.2.16 Позиция некоторых других государств сводилась к тому, что дальнейшая работа по запретам на полеты является неоправданной в свете исследования, проведенного CAEP. Была упомянута ситуация в некоторых весьма крупных аэропортах, в которых взлет или посадка может происходить каждые 30 с. Такая интенсивность движения, хотя и способствует глобальным воздушным перевозкам и имеет критическое значение для глобальной экономики, поднимает вопросы качества жизни для населенных пунктов вокруг аэропортов. В силу этой причины крайне важно применить подход, который балансирует экономические выгоды и выгоды развития с воздействием на окружающую среду. Любые такие вопросы должны решаться путем соглашений между государствами, если вообще это необходимо.

17.2.17 Наблюдатель, который принимал активное участие в работе CAEP по запретам на полеты из-за воздействия шума, проинформировал совещание о том, что в исследованиях CAEP изучались только вопросы, связанные с окружающей средой, и не рассматривались экономические и политические проблемы. Как было упомянуто ранее, было установлено, что причина ночных полетов в аэропортах, в которых проводилось исследование, заключалась не только в введенных в аэропортах назначения запретах на полеты из-за воздействия шума. Наоборот, такие причины включали экономику эксплуатантов, временные зоны, удобства пассажиров и другие факторы. Также было установлено, что масштаб этой проблемы в большой степени зависит от пар городов.

17.2.18 Председатель принял к сведению консенсус совещания относительно передачи этого вопроса на рассмотрение Совету ИКАО. Индия, будучи инициатором данного предложения, отметив ограниченные ресурсы, упомянутые Секретариатом, предложила выделить необходимые ресурсы для дальнейших исследований, касающихся запретов на полеты.

17.2.19 Одно государство-член отметило потенциально негативное воздействие односторонних мер на развивающиеся страны. В прошлом, из-за ограничений по шуму в отношении более старых типов воздушных судов, развивающиеся страны несли убытки в

финансовом плане из-за неспособности их эксплуатантов заменить свои парки воздушных судов. Поскольку воздушные суда более старых типов более не могут эксплуатироваться в регионах, в которых введены ограничения, развивающиеся страны несут расходы из-за сокращения объема перевозок. Роль ИКАО заключается в содействии сотрудничеству между государствами и необходимости учитывать интересы всех государств. В соответствии со статьей 24 *Конвенции о международной гражданской авиации* в отношении развивающихся стран не должны предприниматься односторонние действия и налагаться сборы или налоги, в особенности относящиеся к эмиссии.

17.2.20 Комиссия приняла к сведению достижения CAEP и замечания государств и наблюдателей.

17.2.21 Комитет выразил удовлетворение работой CAEP, поддержал ее дальнейшее проведение и принял предложенные добавления A–H *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды "Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"*.

Резолюция 17/1 (перенумерована на A37-18)

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

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции A36-22 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 A36-22 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 36-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

учитывая необходимость определить конкретную политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на глобальный климат (резолюция 17/2 (перенумерована на A37-19) *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*), отражающую возрастающую обеспокоенность относительно авиации и изменения климата и являющуюся составной частью политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией A37/19 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 37-й сессии Ассамблеи:

Добавление A. Общие положения.

Добавление B. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и (или) инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

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

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

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

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние авиации на местное качество воздуха.

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией 17/2 (перенумерована на A37-19) *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* заменяет резолюцию A36-22.

ДОБАВЛЕНИЕ A

Общие положения

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

принимая во внимание, что все Договаривающиеся государства ИКАО согласились продолжить рассмотрение всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, и по-прежнему сохранять за собой инициативу в деле определения основных направлений политики по этим вопросам и не передавать эту инициативу другим организациям,

принимая во внимание, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушной транспорт,

принимая во внимание, что устойчивое развитие авиации является важным элементом будущего экономического роста и развития, торговли и коммерции, культурного обмена и взаимопонимания между народами и нациями, что обусловливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчить любые неблагоприятные последствия,

принимая во внимание, что наличие надежной и наиболее достоверной информации об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики ИКАО и ее Договаривающихся государств,

принимая во внимание наличие подтвержденной взаимозависимости авиационного шума и эмиссии двигателей в части, касающейся их влияния на окружающую среду, и необходимость ее учета при определении мер по контролю в источнике и основных эксплуатационных приемов смягчения последствий этого воздействия,

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

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

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

1. *заявляет*, что ИКАО, являясь ведущим специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (ООН) в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, сознает и будет по-прежнему учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также признает свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее Договаривающиеся государства будут стремиться к тому, чтобы:

   a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;

b) ограничить или сократить влияние авиационной эмиссии на местное качество воздуха;

c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

2. *подчеркивает* важность постоянной демонстрации ИКАО своей ведущей роли в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

3. *просит* Совет регулярно оценивать нынешнее и будущее воздействие авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку необходимого для этого инструментария;

4. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимозависимостях и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду с целью оптимизации принятия решений;

5. *просит* Совет определить ряд авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду;

6. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о нынешнем и будущем воздействии авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и тенденциях в этой области, а также о политике и инструктивном материале ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов;

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ B

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что Совет инициировал деятельность по разработке и принятию Стандарта на авиационную эмиссию CO_2 и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

принимая во внимание, что ИКАО опубликовала инструктивный материал по политике, призванной устранить озабоченность, обусловленную воздействием авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, *принимая во внимание,* что Совет принял среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии, касающиеся уменьшения шума и выбросов окислов азота (NO_x), при одновременном достижении значительного прогресса в уменьшении сжигания топлива воздушными судами за счет реализации мер технического и эксплуатационного характера,

1. *с удовлетворением отмечая* постоянные выгоды, обеспечиваемые новым более жестким Стандартом по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16, вступившим в силу 1 января 2006 года, и начатую в 2010 году деятельность по оценке сценариев введения более жестких Стандартов по шуму;

2. *приветствует* рассмотрение Советом в мае 2010 года новых более жестких стандартов на эмиссию NO_x, предлагаемых для введения с 31 декабря 2013 года, а также требования о прекращении производства авиационных двигателей, не отвечающих действующим Стандартам на эмиссию NO_x, предлагаемого для введения с 31 декабря 2012 года;

3. *приветствует* утвержденный Советом в мае 2010 года план разработки Стандарта на авиационную эмиссию CO_2;

4. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями энергично продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

5. *приветствует* принятие Советом в мае 2010 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся уменьшения авиационного шума и эмиссии NO_x авиационных двигателей;

6. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями определить среднесрочные и долгосрочные технологические и эксплуатационные цели в области сжигания топлива воздушными судами в дополнение к недавно определенным целям в области уменьшения выбросов NO_x и шума;

7. *просит* Совет обеспечить гарантии в том, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в оперативном порядке продолжил работу по осуществлению программы в области шума и эмиссии, с тем чтобы как можно раньше выработать соответствующие решения и чтобы для этого были выделены необходимые ресурсы;

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

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

10. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 4 настоящего добавления;

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

ДОБАВЛЕНИЕ C

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

Ассамблея,

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

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

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

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

принимая во внимание, что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование четырех основных элементов, каковыми являются снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения, с целью решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом,

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

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

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

признавая, что проблемы шума должны решаться с учетом конкретных характеристик рассматриваемого аэропорта, что требует применения индивидуального подхода к каждому

аэропорту, и что при наличии в аэропортах аналогичных проблем шума могут использоваться аналогичные решения,

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

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

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

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

1. *призывает* все Договаривающиеся государства ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;

b) ввести транспарентный процесс или следить за обеспечением его при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:

1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;

2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом;

3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;

3. *призывает* государства:

a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;

b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;

c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;

d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

4. *просит* государства:

a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно бóльшего согласования программ, планов и политики;

b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;

c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;

5. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;

6. *просит* Совет:

a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;

b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;

c) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например, путем организации практикумов;

7. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку ИКАО в работе над этим инструктивным материалом и любой дополнительной работе над методиками, а также, при необходимости, в оценке влияния или эффективности мер, предусмотренных сбалансированным подходом.

ДОБАВЛЕНИЕ D

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

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что согласно выводу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано,

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

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

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

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

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

   a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;

b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;

c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;

d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно рекомендует*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в 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 7 лет;

b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;

c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;

d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

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

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

b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа

на закупку или заключения контракта на аренду воздушного судна для замены отвечающего требованиям главы 3 воздушного судна и принятия первой даты его поставки;

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

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

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 C к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

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

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

принимая во внимание, что снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в

добавлении D к настоящей резолюции), уже завершено в ряде государств и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, по всей вероятности, увеличится,

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

принимая во внимание, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующих рекомендаций ИКАО (Doc 9829) с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;

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

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

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

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

g) предоставлять эксплуатантам приемлемый период заблаговременного уведомления;

h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (Использование земельных участков и охрана окружающей среды) Руководства по проектированию аэропортов (Doc 9184), которое недавно было обновлено,

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

2. *настоятельно призывает* государства, 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;

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. *поручает* Совету:

a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Doc 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;

b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

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

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

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

2. *поручает* 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 авиации на местное качество воздуха

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что фактические данные о таком влиянии эмиссии NO_x и микрочастиц (МЧ) авиационных двигателей на местное качество воздуха в нижних слоях атмосферы и региональное качество воздуха сейчас являются все более убедительными,

признавая, что научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии NO_x и МЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

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

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

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

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

принимая во внимание, что оценка тенденций в области авиационной эмиссии NO_x, МЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x, МЧ и других видов газообразной эмиссии,

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что Совет ИКАО утвердил политику и инструктивный материал, касающиеся использования сборов, связанных с эмиссией, для решения проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей в аэропортах или в районе аэропортов,

отмечая, что Совет ИКАО опубликовал информацию о системах рационального природоиспользования (СРП), которые используются авиационными заинтересованными сторонами,

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

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии МЧ, NO_x и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

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

3. *просит* Совет разработать сертификационные требования к эмиссии нелетучих МЧ и по-прежнему отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии МЧ;

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

5. *просит* Совет продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая NO_x, выбрасываемые воздушными судами;

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

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

8. *приветствует* разработку и пропаганду инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах, и просит Совет активно осуществлять эту деятельность с целью завершения подготовки инструктивного материала по качеству воздуха в аэропортах в 2011 году;

9. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле пропаганды и обмена информацией о наилучшей практике, применяемой в аэропортах, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха;

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

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

17.3 Изменение климата

17.3.1 Совет представил документ WP/23 и исправление № 1 к нему о ходе разработки и применения экологичных альтернативных видов топлива в авиации. 36-я сессия Ассамблеи призвала Совет содействовать повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива и их соответствующего эмиссионного воздействия. В этой связи ИКАО провела в феврале 2009 года практикум по авиации и альтернативным видам авиационного топлива, а в ноябре 2009 года – Конференцию по авиации и альтернативным видам авиационного топлива (CAAF). Конференция CAAF утвердила декларацию, рекомендации и глобальную рамочную программу по альтернативным видам авиационного топлива.

17.3.2 Смесевые альтернативные виды топлива зарекомендовали себя технически разумным решением, которое может дать значительные экологические выгоды. Однако необходимо иметь регулятивные и финансовые рамки, обеспечивающие наличие таких видов топлива в достаточном количестве и их своевременное предоставление для использования в авиации. Хотя определение критериев экологичности касается не только авиации, оно остается ключевым вопросом. Это было принято к сведению несколькими государствами и одним наблюдателем, которые считали, что основное внимание в будущей работе следует уделить тем видам топлива, которые не затрагивают продовольственной безопасности.

17.3.3 Комитет признал достижения Организации в содействии повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива в соответствии с поручением последней Ассамблеи. Он также поддержал проводимую Организацией работу по содействию согласованию и поощрению на глобальной основе инициатив, направленных на поддержку разработки экологичных альтернативных видов топлива для международной авиации. Он также согласился рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WP/23 и исправлении № 1, в частности рекомендации CAAF, в целях обновления резолюции A36-22.

17.3.4 В документе WP/27 Совет представил доклад о результатах работы, проделанной другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) в области охраны окружающей среды от воздействия авиации после 36-й сессии Ассамблеи. В нем содержалась информация о событиях, связанных с процессом Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), а также о событиях, имевших место в Международной морской организации (ИМО) и Межправительственной группе экспертов по изменению климата (МГЭИК).

17.3.5 Со времени проведения 36-й сессии Ассамблеи продолжали поддерживаться контакты с другими органами ООН в целях лучшего понимания влияния авиации на окружающую среду с научной точки зрения, а также изучения вопросов сотрудничества и предпринятия совместных усилий при разработке политики, направленной на ограничение или сокращение авиационной эмиссии. Комитет признал прогресс Организации в укреплении сотрудничества с другими органами ООН и высказался за дальнейшее сотрудничество Организации с этими органами. Он также согласился рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WP/27, в целях обновления резолюции A36-22.

17.3.6 В документе WP/22 Совет представил доклад о сотрудничестве ИКАО с другими организациями системы ООН, участвующими в климатически-нейтральной инициативе ООН (КНИООН), которая была выдвинута в 2007 году Генеральным секретарем ООН и поддержана Координационным советом руководителей системы ООН (КСР).

17.3.7 В 2009 году в рамках системы ООН впервые была количественно определена эмиссия парниковых газов (ПГ). Подготовлен кадастр на основе использования разработанного ЮНЕП вычислителя эмиссии парниковых газов, образуемой в результате деятельности производственных объектов, выполнения операций и совершения поездок, не относящихся к воздушному транспорту, а также разработанного ИКАО вычислителя эмиссии углерода, связанной с деятельностью авиации. ИКАО приспособила свой вычислитель к конкретным потребностям инициативы КНИООН и оказала большую поддержку в плане обучения всем соответствующим организациям с целью возможной подготовки кадастра эмиссии. Поскольку на воздушные перевозки приходится почти половина общего объема зарегистрированных ООН выбросов, совершенствование вычислителя ИКАО и дальнейшее сотрудничество с другими организациями системы ООН имеют исключительно важное значение для успеха инициативы КНИООН и усиления ведущей роли ИКАО в решении вопросов, связанных с авиацией.

17.3.8 Комитет согласился просить Совет продолжать сотрудничество в рамках инициативы КНИООН и оставаться на переднем крае разработки методов и средств количественного определения выбросов ПГ, производимых авиацией. Он также просил Совет продолжать разработку и реализацию стратегии сокращения эмиссии ПГ и совершенствования практики управления устойчивым развитием, включая план сокращения эмиссии на 2011–2013 гг. в соответствии с общей политикой ООН.

17.3.9 Совет представил доклад (WP/25) о прогрессе, достигнутом ИКАО в области международной гражданской авиации и изменения климата после 36-й сессии Ассамблеи, в качестве справочного материала для пересмотра и обновления добавлений I–L резолюции A36-22. В соответствии с просьбой 36-й сессии Ассамблеи о разработке программы действий ИКАО по международной авиации и изменению климата Совет созвал в октябре 2009 года Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV) для рассмотрения программы действий, разработанной Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК). Совещание HLM-ENV полностью одобрило программу действий ГМАИК и утвердило декларацию и рекомендации, которые включают:

a) глобальную цель, предусматривающую 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности до 2050 года, и проведение дальнейших работ по изучению возможности реализации более масштабных среднесрочных и долгосрочных целей, включая углеродно-нейтральный прирост и сокращение объема эмиссии;

b) разработку глобального стандарта на CO_2 для воздушных судов и упрощение внесения дополнительных изменений эксплуатационного характера, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;

c) разработку рамок применения рыночных мер в международной авиации;

d) дополнительное определение мер по оказанию помощи развивающимся государствам и облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей;

e) представление планов действий государств с кратким изложением их политики и мер и ежегодное представление в ИКАО данных об объемах потребления авиационного топлива.

17.3.10 Декларация и рекомендации совещания HLM-ENV обеспечивают сбалансированный учет мнений всех государств-членов и отражают их коллективную волю и приверженность согласованному и совместному решению проблемы международной авиации и изменения климата. Этот документ является первым и единственным согласованным на глобальном уровне отраслевым соглашением относительно цели по решению проблемы эмиссии CO_2.

17.3.11 Результаты HLM-ENV совместно с результатами CAAF были представлены участникам совещания COP15, состоявшегося в декабре 2009 года. Несмотря на то, что в ходе совещания COP15 не было принято какого-либо конкретного решения по проблеме эмиссии ПГ международной авиации, у ИКАО имеется возможность продолжить выполнение рекомендаций HLM-ENV и CAAF и внести весомый вклад в переговорный процесс относительно будущего соглашения по изменению климата.

17.3.12 Президент Совета ИКАО создал неофициальную группу, в состав которой в основном вошли генеральные директора гражданской авиации из 19 государств, которой было поручено оказать ему помощь в подготовке текста проекта резолюции по международной авиации и изменению климата.

17.3.13 Группа провела совещания в марте и июне 2010 года и акцентировала свое внимание на трех основных областях, в которых можно достичь прогресса в результате реализации рекомендаций совещания HLM-ENV, а именно: 1) изучение возможности реализации более масштабных целей; 2) разработка рамок применения рыночных мер в международной авиации и 3) определение мер по оказанию помощи государствам. Она также обсудила разработку и применение экологичных альтернативных видов авиационного топлива, потенциальное воздействие изменения климата на деятельность международной авиации и вклад ИКАО в инициативу КНИООН.

17.3.14 На своей 190-й сессии Совет рассмотрел текст проекта резолюции об изменении климата. Проведя широкий обмен мнениями, он не смог согласовать текст для представления на Ассамблее.

17.3.15 В документе WP/188 Королевство Бахрейн выразило обеспокоенность по поводу предполагаемого негативного воздействия взимания налогов со всех авиакомпаний, в частности с авиакомпаний развивающихся стран, и обратилось с просьбой к государствам, планирующим ввести такие налоги, пересмотреть и отложить подобные действия до обсуждения данного вопроса и согласования инструктивного материала в ИКАО. Оно подчеркнуло, что государствам следует уделить первоочередное внимание эффективным средствам уменьшения объема авиационной эмиссии, таким как сокращение воздушных маршрутов и поощрение использования альтернативных видов топлива.

17.3.16 Китай представил документы WP 181, 272 и 304 в качестве вклада в достижение прогресса на данной Ассамблее в отношении вопросов, касающихся международной авиации и изменения климата. В частности, Китай подчеркнул четыре момента, отражающих основную идею этих документов. ИКАО должна руководствоваться принципом общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) в соответствии с РКИК ООН; очередной задачей ИКАО является оказание помощи государства в достижении цели ежегодного повышения топливной

эффективности на 2 %; цель углеродно-нейтрального прироста является нереальной и несправедливой по отношению к развивающимся государствам и никаким государствам не следует разрешать предпринимать односторонние действия в части, касающейся рыночных мер.

17.3.17 В документе WP 109 Колумбия подчеркнула ведущую роль ИКАО, которую ей следует по-прежнему играть путем укрепления сотрудничества своих государств-членов в деле уменьшения воздействия авиационной эмиссии посредством технологических и эксплуатационных усовершенствований. Колумбия также поддержала рекомендации ИКАО по торговле квотами на эмиссию в отношении международной авиации при условии, что авиакомпании других государств будут становиться участниками такой программы с взаимного согласия, уважая право каждого государства определять наилучшие способы контроля сокращения авиационной эмиссии в своих авиакомпаниях.

17.3.18 В документе WP/216 Индонезия представила информацию о своей позиции и усилиях в области авиации и изменения климата. Она высказалась за разработку и представление Организации плана действий государств относительно предпринимаемых инициатив по контролю за влиянием авиации на изменение климата, а также ежегодной обновленной информации об воздушном движении и потреблении топлива. Индонезия предложила Ассамблее рассмотреть вопрос о создании трех или четырех экспериментальных проектов в целях оказания помощи отдельным государствам или группам государств в подготовке инструктивного материала по разработке планов действий.

17.3.19 В документе WP/275 Российская Федерация подчеркнула проблемные вопросы, связанные с внедрением рыночных мер в международной авиации, и призвала государства воздерживаться от одностороннего введения мер рыночного характера до принятия ИКАО глобального решения. В документе содержалось также предложение в отношении создания условий для адекватного финансирования программ ИКАО в области охраны окружающей среды.

17.3.20 В документе WP/251 Южная Африка поддержала ведущую роль ИКАО в сфере международной авиации и изменения климата с учетом успешной разработки программы действий. Она напомнила о существовании возможностей для сокращения авиационной эмиссии посредством технологических и эксплуатационных мер и о том, что рыночные меры должны базироваться на принципе CBDR и принципе достижения консенсуса без каких-либо односторонних действий. В документе также были изложены действия, предпринятые Южной Африкой в целях сокращения авиационной эмиссии, и выражена поддержка в отношении оказания ИКАО помощи развивающимся странам в таких областях, как финансовые ресурсы, передача технологий и наращивание потенциала в целях расширения их возможностей по выполнению программы действий.

17.3.21 В документе WP/185 Соединенные штаты Америки представили последнюю информацию о проделанной работе и будущих планах в отношении испытаний, получения права на использование и внедрения экологичных альтернативных видов авиационного топлива. Они подчеркнули необходимость призвать государства к сотрудничеству в разработке, испытании и демонстрации усовершенствованных видов авиационного топлива. Они подтвердили важную роль ИКАО в содействии международному обмену информацией между государствами в отношении исследований и разработок, оценки приемлемости, финансирования внедрения и коммерциализации экологичных альтернативных видов авиационного топлива. Кроме того, они призвали ИКАО следить за усилиями экспертов государств и соответствующих международных организаций, осуществляющих деятельность, связанную с оценкой жизненного цикла эмиссии ПГ и экологичности альтернативных видов авиационного топлива.

17.3.22 В документе WP/186, Канада, Мексика и Соединенные Штаты Америки выразили свою позицию относительно более масштабных целей и рамок применения рыночных мер в международной авиации. Они признали, что вопрос определения более масштабной глобальной цели, идущей далее повышения топливной эффективности, и вопрос о том, как государства осуществляют разработки и проводят консультации относительно рыночных мер, применяемых к международной авиации, были главными темами для обсуждения в рамках неофициальной группы Президента, и подчеркнули необходимость достижения "пакетной" договоренности по этим вопросам.

17.3.23 Они предложили более масштабную глобальную цель углеродно-нейтрального прироста к 2020 году по сравнению с уровнями 2005 года в качестве конкретного свидетельства принятого ИКАО и ее государствами-членами обязательства внести свой вклад в то, чтобы рост глобальной средней температуры не превышал 2 ^{o}C. Они также подчеркнули необходимость признания того, что, хотя все государства будут стремиться к достижению этой цели, объем эмиссии некоторых Договаривающихся государств может увеличиваться в связи с предполагаемым ростом объемов их международных воздушных перевозок, до тех пор пока не будут разработаны и внедрены технологии, виды топлива и другие меры, обеспечивающие уменьшение объема эмиссии. В документе было предложено призвать все государства представить ИКАО к середине 2012 года планы действий, направленные на содействие достижению коллективных целей; при этом было отмечено, что хотя от государств, уровень деятельности международной авиации которых находится ниже порога de minimis, не ожидается представления планов действий, такая инициатива с их стороны будет приветствоваться.

17.3.24 В отношении рамок применения рыночных мер, в частности в отношении вопроса о взаимном соглашении между государствами о применении системы торговли квотами на эмиссию к международной авиации, они предложили, чтобы государства, стремящиеся к применению системы обмена квотами на эмиссию к международной авиации, вступали в переговоры с другими государствами, чьи перевозчики будут затрагиваться этими мерами, в целях выработки, если это возможно, согласованного направления дальнейших действий. Они также предложили, чтобы государства, получающие такие приглашения, вступали в конструктивные переговоры с предлагающими государствами.

17.3.25 В документе WP/240 Коста-Рика выразила свою заинтересованность в разработке и осуществлении в сотрудничестве с Испанией плана действий, включающего комплекс измерений и мероприятий, которые будут проводиться отраслью воздушного транспорта в рамках различных процессов, направленных на сокращение эмиссии ПГ. В документе отмечается, что принимаемый Коста-Рикой план действий в скором времени будет представлен ИКАО, с тем чтобы другие государства, имеющие общие интересы и обязательства относительно решения проблемы изменения климата, могли воспользоваться ее инициативой. Кроме того, был поддержан документ WP/216, представленный Индией, и внесено предложение о том, чтобы инициатива Коста-Рики была рассмотрена в качестве одного из экспериментальных проектов ИКАО.

17.3.26 В документе WP/108, представленном Бельгией от имени Европейского союза и входящих в его состав государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем, поддерживался всеобъемлющий подход ИКАО к решению проблемы авиационной эмиссии и содержался призыв ко всем государствам внести вклад в усилия, предпринимаемые на глобальном уровне, незамедлительно приняв меры по существенному уменьшения степени воздействия авиации на климат. ЕС подчеркнул необходимость признания того, что увеличение глобальной средней температуры не должно превышать 2 ^{o}C по отношению к доиндустриальным уровням; признал, что само по себе

2 % ежегодное повышение топливной эффективности не обеспечит необходимого сокращения объема эмиссии и принял среднесрочные и долгосрочные цели в области сокращения эмиссии, учитывающие целевой показатель в 2 °C. В этой связи ЕС поддержал мнение о том. что глобальная цель уменьшения объема эмиссии парниковых газов международной авиации должна предусматривать 10-процентное сокращение к 2020 году по сравнению с уровнями 2005 года.

17.3.27 В рамках всеобъемлющего подхода ЕС рассматривает рыночные меры в качестве необходимых для достижения соответствующих масштабных целей. Согласно законодательству ETS ЕС в тех случаях, когда третье государство самостоятельно принимает меры по уменьшению воздействия на изменение климата воздушных судов, вылетающих из его аэропортов, ЕС будет рассматривать имеющиеся варианты с целью обеспечить оптимальное согласование системы ЕС и мер этого государства. В этой связи ЕС рекомендует другим государствам самостоятельно принимать меры к проведению двусторонних дискуссий с любым государством, сделавшим это. В данном законодательстве также четко говорится о том, что при наличии договоренности в ИКАО относительно глобальных мер, ЕС соответственно рассмотрит вопрос об адаптации своего законодательства ETS. ЕС подчеркнул важное значение для ИКАО разработки глобальных рамок применения рыночных мер, которые будут содействовать, а не препятствовать принятию эффективных действий. Будущие глобальные рамки могут быть разработаны посредством учета или взаимного признания мер, разработанных на уровне какого-либо государства или региона, и в этой связи их следует приветствовать в качестве вклада в разработку глобальных рамок.

17.3.28 В документе WP/316, представленном Бельгией от имени Европейского союза и входящих в его состав государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем, пояснялось, что поскольку некоторые государства имеют небольшие авиационные рынки и в меньшей степени содействуют общему объему эмиссии ПГ, производимой международной авиацией, можно предполагать, что вклад этих государств в достижение глобальной цели будет несколько иным. Европейские государства готовы признать это в резолюции посредством включения положения de minimis, которое будет ясно указывать, что от государств, находящихся ниже определенного порогового уровня, не следует ожидать незамедлительных действий по внесению вклада в достижение глобальной цели. В документе было выражено мнение о том, что такой подход может послужить основой для достижения соглашения на этой Ассамблее и государствам настоятельно рекомендовалось одобрить включение такого положения в резолюцию в качестве составной части общих рамок, которые будут способствовать принятию эффективных мер по решению проблемы эмиссии международной авиации.

17.3.29 В документе WP/271 (Revision No. 1) Куба и 21 государство – член Латино-американской комиссии гражданской авиации предлагали решать экологическую проблему эмиссии авиационных двигателей на основе поэтапного и согласованного процесса под руководством ИКАО без применения односторонних мер и способствовать развитию сотрудничества между всеми сторонами. В документе также поддерживался принцип CBDR, поскольку он не ставит под угрозу экономическое и социальное развитие развивающихся стран и стран третьего мира.

17.3.30 В документе WP/187 (Revision No. 1) 53 Договаривающихся государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) поддержали разработанную ГМАИК программу действий и подчеркнули необходимость решения проблемы эмиссии ПГ международной гражданской авиации, используя для этого корзину мер, включающую меры по оказанию содействия развивающимся государствам в получении помощи. Они отметили, что принцип CBDR следует применять во всей деятельности ИКАО по сокращению авиационной

эмиссии и выразили просьбу об оказании ИКАО помощи развивающимся государствам в области финансирования, передачи технологий и наращивания потенциала в целях реализации программы действий ИКАО и принятия других мер по ограничению или уменьшению объема авиационной эмиссии.

17.3.31 Африканские государства также выразили возражения по поводу одностороннего принятия государствами и регионами рыночных мер, затрагивающих другие государства, и подтвердили роль ИКАО как средства постановки и решения всех вопросов гражданской авиации, касающихся окружающей среды, включая рыночные меры.

17.3.32 В документе WP/217 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) , выступившая от имени Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международного совета деловой авиации (МСДА) и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), подчеркнула срочную необходимость достижения государствами договоренностей о глобальных рамках, основанных на утвержденных ИКАО принципах, в качестве наиболее подходящего средства сокращения эмиссии CO_2, связанной с деятельностью международной авиации, и предотвращения возникновения конфликтов и принятия односторонних политических мер, приводящих к неэффективности. Совместные цели авиационной отрасли включают в себя ежегодное среднее повышение топливной эффективности на 1,5 % до 2020 года, обеспечение углеродно-нейтрального прироста после 2020 года и ориентиры на двойное сокращение нетто-эмиссии CO_2 к 2050 году по сравнению с 2005 годом. Достижение этих амбициозных целей потребует многогранного подхода с твердыми обязательствами и инвестициями всех заинтересованных сторон в авиационном секторе, включая правительства. Авиационная отрасль предложила в качестве составной части этих глобальных рамок принципы использования рыночных мер в международной авиации.

17.3.33 В документе WP/174 Всемирная туристская организация (ЮНВТО) пояснила, что она изыскивает пути адаптации туризма к мерам, связанным с изменением климата и сокращением эмиссии, усиливая при этом вклад сектора в социально-экономическое развитие. В этом контексте ЮНВТО представила заявление о своей позиции относительно пассажирских авиаперевозок для рассмотрения при разработке рамок политики в области международной авиации и изменения климата.

17.3.34 Комитет принял к сведению информацию, представленную Индией в документе WP/117, и МСА в документе WP/241.

17.3.35 Генеральный секретарь представил документ WP/262, в котором содержалось предложение относительно резолюции Ассамблеи, которая заменяет добавления I – L резолюции A36-22, имеющее целью упростить дискуссии в ходе Ассамблеи.

17.3.36 В документе представлялась информация о ходе работы Организации в этой области со времени проведения совещаний HLM-ENV, включая CAAF в ноябре 2009 года, CAEP/8 в феврале 2010 года и Коллоквиум по авиации и изменению климата в мае 2010 года. В нем также описывалась работа, проделанная неофициальной группой, учрежденной Президентом Совета для оказания помощи в подготовке текста проекта резолюции по международной авиации и изменению климата, которая акцентировала свое внимание на трех основных областях, в которых можно достичь дополнительного прогресса, а именно: 1) изучение возможностей реализации более масштабных целей, 2) разработка рамок применения рыночных мер и 3) изучение мер по оказанию помощи государствам. Группа также обсудила вопрос о включении новых положений,

отражающих прогресс в области разработки экологичных альтернативных видов топлива; необходимость изучения влияния изменения климата на деятельность международной авиации и вопрос о работе Организации, связанной с инициативой КНИООН.

17.3.37 Генеральный секретарь подчеркнул четыре основных принципа, которые были признаны Советом в качестве принципов, на которых должна основываться проводимая в рамках ИКАО работа в области международной авиации и изменения климата:

a) Во-первых, не налагать обязательств на отдельные государства. ИКАО будет рассматривать эмиссию, производимую международным авиационным сектором, в целом и не будет рассматривать какие-либо конкретные обязательства в отношении отдельных государств или их внутренней авиации.

b) Во-вторых, любое решение, принятое ИКАО, не должно влиять на принципы и переговоры в рамках РКИК ООН. Между задачами, которые поручено решать ИКАО и РКИК, существуют весьма четкие различия. ИКАО занимается исключительно международной авиацией, которая носит глобальный характер, а РКИК ООН рассматривает эмиссию, производимую всеми другими внутренними секторами.

c) В-третьих, не принимать решений, которые ограничат или повлияют на устойчивое развитие международной авиации в соответствии с положениями Чикагской конвенции.

d) В-четвертых, определять глобальные решения, которые будут применимы ко всем участникам на основе принципов и положений Чикагской конвенции.

17.3.38 В этой связи Генеральный секретарь предложил текст в отношении среднесрочных целей, сформулированных в пунктах 5, 6 и 7 постановляющей части добавления к документу WP/262. Что касается рыночных мер, то текст, предложенный в пп. 14, 15 и 16 постановляющей части добавления был призван послужить основой для проведения дискуссий и содействия достижению прогресса в разработке согласованного текста в ходе Ассамблеи. В части, касающейся оказания помощи государствам, предложенный текст пп. 10, 11 и 12 постановляющей части добавления включал положения о предоставлении рекомендаций и оказании другой технической помощи со стороны ИКАО для подготовки планов действий государств. Положение об оказании помощи государствам включено также в п. 20 постановляющей части добавления.

17.3.39 При подготовке текста проекта резолюции делалось все возможное для того, чтобы текст точно отражал достигнутые в прошлом договоренности, о чем свидетельствуют ссылки на "цитаты", приводимые в добавлении в качестве справочной информации. Замечания, полученные от делегатов, были учтены при подготовке проектов остальных положений.

17.3.40 Комитет отметил значительный прогресс, достигнутый ИКАО в области международной авиации и изменения климата после 36-й сессии Ассамблеи.

17.3.41 Председатель Исполнительного комитета отметил наличие разных точек зрения среди государств и выразил мнение о том, что неофициальная группа могла бы помочь председателю в определении наилучшего пути движения вперед. Председатель Исполнительного комитета образовал неофициальную группу с соответствующей географической представленностью (Австралия, Бельгия, Бразилия, Германия, Индия, Канада, Китай, Мексика, Нигерия,

Объединенные Арабские Эмираты, Республика Корея, Российская Федерация, Саудовская Аравия, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Южная Африка и Япония) для продолжения работы по подготовке проекта резолюции, прилагаемого к документу WP/262, с учетом всех других представленных рабочих документов. Комитет отметил, что другие государства, а именно Аргентина, Барбадос, Египет и Куба, могут принять участие в работе этой неофициальной группы.

17.3.42 В заключение 4-го заседания Комитету было представлено видеосообщение Исполнительного секретаря РКИК ООН. В нем подчеркивалось, что ИКАО подала пример, разработав глобальный план действий в области международной авиации и изменения климата, включающий глобальную цель ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2050 года. РКИК ООН указала на целесообразность изучения взаимодействия между ИКАО и РКИК ООН, учитывая при этом независимость и неодинаковые процессы принятия решений двух организаций. Она также отметила, что согласование принципов CBDR в рамках РКИК ООН и принципов недискриминации в рамках ИКАО потребует взаимного уважения двух процессов, политического руководства и новаторского мышления. РКИК ООН призвала Ассамблею действовать смело и принять решительную резолюцию в отношении международной авиации и изменения климата. Она также отметила, что информирование участников процесса РКИК ООН о практических мерах по регулированию эмиссии будет значительным вкладом сектора в реализацию решений совещания в Канкуне.

17.3.43 Председатель Исполнительного комитета представил результаты работы неофициальной рабочей группы и доклад по данному пункту. Председатель сообщил, что неофициальная группа провела несколько заседаний, на которых имела место содержательная дискуссия в истинном духе сотрудничества. Группа смогла добиться значительного прогресса и "навести мосты" по большинству вопросов. Однако все еще имеются расхождения во мнениях в некоторых областях, и текст, предлагаемый председателем в резолюции 17/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", представляет собой наилучший компромиссный текст.

17.3.44 Таким образом, резолюция 17/2, которая является результатом обновления информации, содержавшейся в добавлениях I, J, K и L резолюции A36-22, представляется для принятия.

Резолюция 17/2 (перенумерована на A37-19)

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

Ассамблея,

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

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

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

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

признавая, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO_2, предположительно возрастет в результате дальнейшего развития сектора,

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе *"Авиация и глобальная атмосфера"*, подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон,

принимая во внимание, что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад, опубликованный в 2007 году, и в свой 5-й оценочный доклад, который должен быть опубликован в 2014 году,

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

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

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

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

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией A36-22 Ассамблеи Совещание высокого уровня по международной авиации и изменению климата в октябре 2009 года (HLM-ENV/09) одобрило программу действий в области международной авиации и изменения климата, включающую глобальные желательные цели в виде топливной эффективности, корзину мер и средства определения достигнутого прогресса,

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

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию авиации необходим комплексный подход, охватывающий деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры по уменьшению объема эмиссии,

принимая во внимание, что HLM-ENV/09 заявило, что ИКАО определит процесс разработки рамок рыночных мер в международной авиации с учетом выводов HLM-ENV/09 и итогов COP15 РКИК ООН, а также соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО и добавлений с целью скорейшего завершения данного процесса,

отмечая, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива в ноябре 2009 года (CAAF/09) одобрила использование экологичных альтернативных видов топлива для авиации, в частности использование эквивалентных видов топлива в краткосрочной и среднесрочной перспективе в качестве важного средства уменьшения объема авиационной эмиссии,

также отмечая, что CAAF/09 разработала глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (ГРПААТ),

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

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

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

подтверждая, что решение проблемы эмиссии ПГ международной авиации требует активного участия и сотрудничества государств и отрасли, и *отмечая* коллективно объявленные Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международным советом аэропортов (МСА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) от имени отрасли международного воздушного транспорта обязательства по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO_2 в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и уменьшения объема эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

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

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

1. *постановляет,* что настоящая резолюция, совместно с резолюцией 17/1 (перенумерована на A37-18) "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и местное качество воздуха", заменяет резолюцию A36-22 и представляет собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

   a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;

   b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и как можно скорее дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

   c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;

3. *вновь подтверждает,* что:

   a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссий относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;

   b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

4. *постановляет,* что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;

5. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в п. 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степень, в которой развивающиеся и развитые государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;

6. *также постановляет,* что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, учитывая:

a) особые обстоятельства и соответствующие возможности развивающихся стран;

b) что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степень, в которой государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;

c) что некоторые государства могут предпринять более масштабные действия до 2020 года, которые могут компенсировать увеличение объемов эмиссии в связи с ростом воздушного транспорта в развивающихся государствах;

d) развитость авиационных рынков;

e) устойчивое развитие отрасли международной авиации;

f) что объемы эмиссии могут возрастать из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и реализованы технологии и виды топлива, обеспечивающие более низкие объемы эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;

7. *выражает согласие* рассмотреть на своей 38-й сессии цель, упомянутую в п. 6 выше, в свете прогресса, достигнутого в достижении этой цели, новых исследований, касающихся возможности достижения этой цели, и соответствующей информации от государств;

8. *просит* Совет изучить осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и воздействия любых предлагаемых целей, включая воздействие на рост, а также затраты во всех странах, в особенности в развивающихся странах, с целью представления на 38-ю сессию Ассамблеи ИКАО доклада о ходе выполнения этой работы. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

9. *рекомендует* государствам представлять свои планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО данные об эмиссии CO_2 международной авиации;

10. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2012 года, с тем чтобы ИКАО могла собрать информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих их соответствующие национальные возможности и обстоятельства, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

11. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и предоставить рекомендации и другую техническую помощь для подготовки

национальных планов действий до конца июня 2012 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления своих планов действий в ИКАО;

12. *постановляет,* что пороговый уровень *de minimis* деятельности международной авиации, составляющий 1 % от общих коммерческих тонно-километров, следует применять к представлению государствами планов действий следующим образом:

a) государствам ниже порогового уровня не следует представлять планы действий по достижению глобальных целей;

b) государствам ниже порогового уровня, но которые в других отношениях согласились оказывать добровольное содействие достижению глобальных целей, следует представлять планы действий;

13. *просит* Совет при поддержке государств-членов принять меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в Приложении, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО;

14. *настоятельно рекомендует* государствам соблюдать руководящие принципы, перечисленные в Приложении, при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации и проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами с целью достижения соглашения;

15. *постановляет* установить в соответствии с руководящими принципами Приложения пороговый уровень *de minimis* деятельности международной авиации, составляющий 1 % от общих коммерческих тонно-километров, применительно к РМ следующим образом:

a) эксплуатанты коммерческих воздушных судов государств ниже порогового уровня должны иметь право на освобождение от применения РМ, которые установлены на национальных, региональных и глобальных уровнях;

b) государства и регионы, реализующие РМ, могут также рассмотреть освобождение в отношении других небольших эксплуатантов воздушных судов;

16. *просит* Совет рассмотреть к концу 2011 года содержащийся в п. 15 пороговый уровень *de minimis* применительно к РМ, учитывая особые обстоятельства государств и потенциальное воздействие на авиационную отрасль и рынки и с учетом руководящих принципов, перечисленных в Приложении;

17. *настоятельно рекомендует* государствам рассмотреть существующие и планируемые РМ для международной авиации с целью обеспечения их соответствия руководящим принципам, перечисленным в Приложении, и положениям в пп. 15 и 16 выше;

18. *просит* Совет при поддержке государств-членов и международных организаций продолжить изучение возможности введения глобальной системы РМ посредством проведения дальнейших исследований технических аспектов, экологических выгод, экономического воздействия и механизмов применения такой системы с учетом, при необходимости, результатов переговоров в рамках РКИК ООН и других международных событий и представить доклад о достигнутых результатах для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО;

19. *признает,* что в краткосрочной перспективе добровольные системы компенсации выбросов углерода представляют собой практичный подход к компенсации выбросов CO_2, и

предлагает государствам поощрять своих эксплуатантов, заинтересованных в скорейшем принятии мер по использованию системы компенсации выбросов углерода, в частности, посредством использования кредитов, формируемых в рамках международно-признанных систем, таких как МЧР;

20. *просит* Совет собирать информацию об объемах компенсационных закупок углерода применительно к воздушному транспорту и продолжать разрабатывать и распространять информацию о передовой практике и средствах, таких как разработанный ИКАО вычислитель объема выбросов углерода, что поможет гармонизировать процесс реализации программ компенсации выбросов углерода;

21. *просит* Совет регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO_2 международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

22. *просит* Совет:

a) исследовать, определить и разработать процессы и механизмы для содействия оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, а также облегчения доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутом прогрессе, включая разработанные процессы и механизмы, полученные результаты, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2012 года и на 38-ю сессию Ассамблеи;

b) инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

23. *просит* государства:

a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в 4-м оценочном докладе;

b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

c) увеличить объем инвестиций и научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;

d) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;

e) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;

f) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;

g) разрабатывать меры политического характера по ускорению соответствующей разработки, развертыванию производства и использованию экологичных альтернативных видов топлива для авиации;

h) работать совместно в рамках ИКАО и других соответствующих международных организаций в целях обмена информацией и передовой практикой;

i) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок в области альтернативных видов авиационного топлива, делать инвестиции в культивацию новых видов сырья и создание производственных мощностей, а также предоставлять льготы для стимулирования коммерциализации и использования экологичных альтернативных видов топлива для авиации в целях ускорения процесса уменьшения объема авиационной эмиссии CO_2;

24. *просит* Совет:

a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия авиационной эмиссии, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации на изменение климата;

b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;

c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;

d) дать необходимые рекомендации и указания региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;

e) разработать глобальный стандарт на CO_2 для воздушных судов, поставив целью 2013 год;

f) продолжить разработку соответствующих показателей топливной эффективности, включая показатели для международной деловой авиации, и определить среднесрочные и долгосрочные технические и эксплуатационные цели в области потребления топлива воздушными судами;

g) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли активно участвовать в дальнейшей работе над экологичными альтернативными видами топлива для авиации;

h) сотрудничать с финансовыми организациями с целью обеспечения доступа к финансированию проектов развития инфраструктуры, предназначенных для альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов, направленных на преодоление рыночных проблем на первоначальном этапе;

i) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и активизировать свои усилия по разработке нового инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации;

j) уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана ИКАО и рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ гражданской авиации;

k) определить соответствующие стандартные методики и механизм измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках и потреблении топлива;

l) просить государства продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации;

m) провести исследование возможного применения МЧР Киотского протокола к международной авиации;

n) отслеживать и распространять соответствующую информацию о потенциальных последствиях изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью;

o) продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы и продолжать разработку и реализацию стратегии сокращения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

— — — — — — — —

Приложение

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

a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;

b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;

c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;

d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;

e) РМ должны быть экономически эффективными;

f) РМ не должны носить дублирующего характера, а объем эмиссии CO_2 международной авиации должен учитываться только один раз;

g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и искажение рыночного равновесия;

h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;

i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;

j) РМ не должны налагать неуместное экономическое бремя на международную авиацию;

k) РМ должны содействовать соответствующему доступу ко всем рынкам углерода;

l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях сокращение объема или исключение эмиссии CO_2;

m) РМ должны включать положения *de minimis*;

n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;

o) в тех случаях, когда сокращение объема эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об объемах эмиссии.

Пункт 19 повестки дня. Управление людскими ресурсами

19.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел документ WP/38, в котором излагаются постоянные инициативы по совершенствованию управления людскими ресурсами и содействию в сфере обеспечения служебной этики, эффективности и транспарентности во всей Организации.

19.2 Значительный прогресс был достигнут в области управления людскими ресурсами за счет всеобъемлющего пересмотра Кодекса службы ИКАО, модернизации политики и процессов набора на работу, развития новой системы управления трудовой деятельностью, а также усиления использования новой техники с целью усовершенствования управленческих процессов. Подчеркивается постоянный характер реформы и модернизации управления людскими ресурсами Организации, так же как и потребность в обеспечении этики, эффективности и транспарентности. В настоящее время идет разработка всеобъемлющей структуры этических норм на рабочем месте, которая сформирует часть Кодекса службы ИКАО с целью реализации в июле 2011 года.

19.3 Исполнительный комитет с удовлетворением принял к сведению информацию о достижениях, изложенных в документе WP/38, и предлагает Ассамблее:

a) одобрить принимаемые Секретариатом меры и заданное Советом направление постоянного совершенствования управления людскими ресурсами в Организации;

b) подтвердить важность привлечения, удержания и стимулирования компетентного многонационального контингента работников, способных обеспечивать высочайшее качество работы, на основе постоянного процесса оценки и признания их вклада в достижение целей Организации;

c) поручить Секретариату продолжать деятельность по модернизации политики, процессов и систем управления людским ресурсами с целью формирования культуры, ориентированной на результаты, на основе эффективного процесса оценки производительности сотрудников и развития персонала.

Пункт 20 повестки дня Кадровая ситуация в ИКАО

20.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел документ WP/39, касающийся кадровой ситуации в ИКАО. В этом документе представлена информация о кадровой ситуации в ИКАО за 2007, 2008 и 2009 гг., включая данные о положении дел в области обеспечения справедливого географического представительства (СГП) и гендерного равенства, анализ назначений на должности категории специалистов и выше и их влияния на СГП и гендерное равенство, а также подготовленные Отделом людских ресурсов (HR) данные, касающиеся возраста, стажа работы и прогнозируемого выхода на пенсию сотрудников. В нем также приводятся замечания по статистическим данным и изложены будущие действия в отношении планирования кадров, СГП и гендерного равенства.

20.2 Исполнительный комитет принял к сведению представленную в этом рабочем документе информацию и поблагодарил за усилия, предпринятые в целях улучшения ситуации в области СГП и гендерного равенства. Что касается гендерного равенства, то Комитет признал позитивные изменения и тенденции в области представленности и положения женщин на должностях категории специалистов и выше, показатель которой достиг 31,5 % по состоянию на

31 декабря 2009 года, что является самым высоким процентным показателем в истории ИКАО. Однако среди 30 организаций ООН, которые сообщили о состоянии дел в области гендерного равенства по состоянию на ту же самую дату, ИКАО занимает 26-е место. Поэтому совершенно необходимо, чтобы Секретариат ИКАО, а также государства-члены продолжали совместно работать для дальнейшего повышения представленности женщин в Секретариате.

20.3 Что касается СГП, то была сделана ссылка относительно гражданства сотрудников, находящихся на должностях специалистов в региональных бюро. Было упомянуто, что набор на эти должности не следует ограничивать только гражданами стран конкретного региона.

20.4 С целью достижения и сохранения принципа многонациональности, гибкости и мотивированности кадровой ситуации Исполнительный комитет предлагает Ассамблее утвердить будущие действия, изложенные в настоящем докладе:

a) планирование людских ресурсов, включая разработку стратегий планирования преемственности и соответствующих директивных указаний;

b) поиск поддержки у Договаривающихся государств в деятельности по выявлению и побуждению квалифицированных специалистов из недостаточно представленных и представленных ниже желательного уровня государств, а также кандидатов из числа квалифицированных женщин подавать заявления на должности в ИКАО;

c) укрепление внутренних процессов контроля и подотчетности для достижения целей обеспечения разнообразия в области СГП и гендерного равенства;

d) изучение возможностей для обучения и подготовки кандидатов из непредставленных государств и государств, представленных ниже желаемого уровня, а также кандидатов-женщин.

Пункт 21 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

21.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел четыре рабочих документа (A37-WP/34, 123, 305 и 306) по вопросу повышения эффективности ИКАО.

21.2 Директор Административного управления представила документ A37-WP/34, в котором содержится доклад Совета ИКАО о постоянном прогрессе в деле повышения эффективности и действенности Организации, подготовленный по поручению 36-й сессии Ассамблеи. В этом документе указываются мероприятия, направленные на повышение эффективности Ассамблеи, Совета и Секретариата, а также содержится информация о работе, которая будет постоянно проводиться в течение трехлетнего периода 2011–2013 гг.

21.3 В документе A37-WP/305, представленном Саудовской Аравией, содержится предложение о возможности повышения эффективности и действенности работы руководящих органов ИКАО посредством рассмотрения вопроса о проведении сессий Ассамблеи каждые два года и составления бюджета Организации на два года. В документе Совету ИКАО предлагается рассмотреть возможность проведения сессий Ассамблеи ИКАО каждые два года и постепенного принятия двухлетнего бюджета Организации и представить доклад по этим вопросам следующей сессии Ассамблеи ИКАО. Генеральный секретарь представил для рассмотрения Комитетом ряд элементов, таких как предусмотренное статьей 50 a) Чикагской конвенции требование о том, что

выборы в Совет производятся каждые три года, а также информацию о сделанном недавно Рабочей группой Совета по вопросам управления выводе, согласно которому очередные сессии Ассамблеи следует по-прежнему проводить каждые три года. Было высказано мнение о том, что если этот вопрос будет передан Совету, то задачу необходимо поставить более широко, чтобы обеспечить возможность изучения Советом других или дополнительных методов обеспечения эффективности с учетом нагрузки, которая будет возложена на Секретариат в связи с проведением Ассамблеи раз в два года.

21.4 После дополнительной дискуссии Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию действия, предложенные в документе WP/305, а именно поручить Совету рассмотреть возможность проведения сессий Ассамблеи каждые два года и постепенного принятия двухлетнего бюджета Организации, и представить доклад по этим вопросам следующей сессии Ассамблеи. При рассмотрении этого вопроса Совету следует обеспечить, чтобы подготовка к проведению сессии Ассамблеи каждые 2 года не привела к дополнительным накладным расходам Организации. Совету следует также рассмотреть возможность сокращения с трех до двух числа сессий Совета в год проведения Ассамблеи.

21.5 В документе A37-WP/306, представленном Саудовской Аравией, приводится описание ряда требований для ИКАО, с тем чтобы Организация могла идти в ногу с событиями в области управления и контроля и событиями, происходящими в мире международной гражданской авиации. Например, ИКАО было предложено рассмотреть вопрос о совершенствовании рамок внутреннего контроля и принятии стратегий в области людских ресурсов. В документе рассматривается ряд требующих улучшения аспектов внутренних методов работы и вносятся соответствующие предложения. Директор Административного управления подчеркнула, что в контексте пересмотра Кодекса службы Организации в области людских ресурсов, вопрос о котором рассматривался в рамках пункта 19 повестки дня на сегодняшнем заседании, большинство рекомендаций, указанных в документе, учтены и в ближайшее время они должны быть реализованы.

21.6 В документе A37-WP/123, представленном 53 Договаривающимися государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Ассамблее предлагается оказать поддержку региональным бюро ИКАО в Африке, которые играют важную роль в оказании помощи государствам в регионе Африки – Индийского океана (AFI) во всех областях гражданской авиации. В документе Ассамблее предлагается поручить Генеральному секретарю выделить соответствующие ресурсы региональным бюро, обслуживающим Африку.

21.7 Генеральный секретарь сообщил о том, что три региональных бюро в Африке, т. е. в Каире, Дакаре и Найроби, полностью укомплектованы и что он уже принял меры по созданию в течение следующего трехлетнего периода (2011–2013 гг.) семи дополнительных должностей и выделению 4 млн кан. долл.; Комитет с удовлетворением принял к сведению эту информацию.

21.8 Рассмотрев документы A37-WP/34, 123, 305 и 306, Комитет предлагает Ассамблее:

1) признать достигнутый прогресс и результаты в деле выполнения резолюций A31-2 и A32-1 Ассамблеи и решения 36-й сессии Ассамблеи о повышении эффективности ИКАО;

2) поручить Совету в рамках постоянного процесса по-прежнему осуществлять деятельность по повышению эффективности и действенности ИКАО и представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи;

3) поручить Совету изучить предложение, выдвинутое в документе A37-WP/305, с учетом необходимости обеспечения того, чтобы подготовка к проведению сессии Ассамблеи каждые 2 года не привела к дополнительным накладным расходам Организации. Совету следует также рассмотреть возможность сокращения с трех до двух числа сессий Совета в год проведения Ассамблеи. Ассамблея поручает Совету представить доклад по этому вопросу следующей сессии Ассамблеи ИКАО.

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

22.1 На своем 5-м заседании Комитет рассмотрел документ WP/237, представленный Венесуэлой, Египтом, Китаем, Объединенными Арабскими Эмиратами, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Тунисом. В документе обращается внимание на негативные последствия нынешней политики ИКАО в области языкового обслуживания, которая направлена на существенное сокращение объема финансирования Отдела переводов и публикаций (LPB) и ставит цель выполнения на основе внешнего подряда до 60 % письменных переводов. В докладе предлагаются действия, направленные на восстановление принципа многоязычия в рамках ИКАО как специализированного учреждения ООН.

22.2 Комитет приветствовал документ, отметив подчеркнутую в нем важность языкового обслуживания для ИКАО, в особенности в случае таких важных документов, как Стандарты и Рекомендуемая практика. Документ также получил поддержку за то, что в нем подчеркивается важное значение многоязычия в глобальной многосторонней организации, такой как ИКАО.

22.3 Однако отмечалось, что некоторые предложения, содержащиеся в документе, уже предусмотрены в приложении 5 к бюджету на 2011–2012–2013 годы, который был единогласно одобрен в Административной комиссии и будет представлен пленарному заседанию. Далее отмечалось, что некоторые из предложенных мер означали бы мелочную опеку над Организацией или создали бы бремя для ресурсов ИКАО и поэтому требуют изменений. Вследствие этого Комитет согласился пересмотреть предложенную резолюцию, сосредоточившись на требованиях повышения контроля качества в Организации.

22.4 Рассмотрев документ WP/237, Комитет предложил, чтобы в целях совершенствования языкового обслуживания ИКАО Ассамблея приняла следующую резолюцию:

Резолюция 22/1 (перенумерована на A37-25)

Политика ИКАО в области языкового обслуживания

Ассамблея,

принимая во внимание, что предоставление 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 её постоянных органов,

принимая во внимание, что необходимо поддерживать достигнутые к настоящему времени паритет и качество переводческого обслуживания, предоставляемого на всех рабочих языках Организации,

принимая во внимание, что жизненно важно обеспечить единообразное и гармонизированное понимание изданий ИКАО всеми Договаривающимися государствами на всех рабочих языках ИКАО в целях поддержания безопасности полётов и авиационной безопасности и для сокращения негативного воздействия авиации на окружающую среду,

1. *вновь подтверждает*, что многоязычие является одним из фундаментальных принципов для достижения целей ИКАО как специализированного учреждения ООН;

2. *вновь подтверждает*, ранее принятые резолюции, касающиеся усиления использования рабочих языков ИКАО;

3. *признаёт,* что языковое обслуживание является неотъемлемой частью выполнения любой из программ ИКАО;

4. *постановляет,* что обеспечение паритета в части уровня и качества обслуживания на всех рабочих языках ИКАО должно быть постоянной задачей Организации;

5. *постановляет,* что введение какого-либо нового языка не должно влиять на качество обслуживания на других рабочих языках Организации*;*

6. *постановляет,* что Совет должен и впредь держать на контроле и рассматривать вопрос о службе перевода;

7. *поручает* Генеральному секретарю разработать и внедрить систему управления качеством в области языкового обслуживания;

8. *поручает* Генеральному секретарю ИКАО придерживаться наилучшей практики ООН в вопросах языкового обслуживания, включая временный набор сотрудников в периоды пиковых нагрузок и уровень выполнения письменных и устных переводов на основе внешнего подряда;

9. *поручает* Совету рассмотреть вопрос о необходимости внесения изменений в документ Doc 7231/11 "Издательские правила ИКАО" с целью обеспечения распространения публикаций ИКАО на всех рабочих языках Организации;

10. *предлагает* государствам-участникам, представляющим рабочие языки ООН, если они пожелают это сделать, оказать помощь ИКАО посредством организации сертифицированных государством центров по переводу изданий ИКАО и прикомандирования квалифицированного персонала для работы в Секретариате, включая региональные бюро ИКАО, с целью ликвидации накопившегося отставания в переводе публикаций ИКАО и оказания содействия при проведении совещаний в рамках деятельности ИКАО*;*

11. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию Ассамблеи A31-17.

ЧАСТЬ II

ПРОТОКОЛЫ

ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

Протокол первого заседания
(среда, 29 сентября 2010 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

Закрытое заседание

1. Пункт 18 повестки дня. Задолженность по взносам

— Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

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

Пункт 18 повестки дня. Задолженность по взносам

Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам

2. Генеральный секретарь представил документ WP/62 Revision No. 1 с добавлением № 1, который касался финансовых аспектов задолженности по взносам и содержал информацию о положении дел с задолженностью по взносам.

3. Отметив пункт 2.3 данного документа о влиянии неуплаты или задержки взносов на объем денежных средств Организации, Генеральный секретарь подчеркнул, что по состоянию на 24 сентября 2010 года совокупный объем неуплаченных взносов превысил 9,6 млн кан. долл. Эта сумма более, чем в полтора раза превышала резерв, полученный Секретариатом из Фонда оборотных средств (ФОС), и составила около 12 % расчетного бюджета ИКАО на 2010 год. Подчеркнув, что в данных условиях абсолютно необходимо обеспечить в предстоящем трехлетии своевременное поступление взносов, Генеральный секретарь указал, что задержки в поступлении отразятся на способности Организации выполнять свою программу работы.

4. Остановившись на пункте 3 (меры, принятые Организацией в целях обеспечения своевременной уплаты Договаривающимися государствами ежегодных взносов), Генеральный секретарь отметил, что ежегодно Договаривающимся государствам рассылаются письма, которые содержат информацию о положении дел с взносами. Кроме того, Договаривающиеся государства имели возможность следить за состоянием своих взносов с помощью защищенного паролем сайта ИКАО. Подчеркнув также положительное влияние мер, ранее принятых Ассамблеей, Генеральный секретарь указал, что 6 млн кан. долл. из Фонда стимулирования, созданного в рамках Программы урегулирования просроченной задолженности, расходовались на финансирование мер по обеспечению безопасности полетов, а также новых и непредвиденных проектов. Генеральный секретарь отметил, что в соответствии с предложением по бюджету на предстоящее трехлетие на

финансирование Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (плана AFI) предполагается выделить 2,2 млн кан. долл.

5. Остановившись на добавлении № 1 к настоящему документу, Генеральный секретарь отметил, что по состоянию на 28 сентября 2010 года право голоса 14 государств по-прежнему считалось приостановленным в соответствии со статьей 62 Чикагской конвенции (по состоянию на 28 февраля 2010 года таких государств было 23). Несмотря на то, что положение дел значительно улучшилось, эту работу необходимо продолжать.

6. В связи с отсутствием замечаний Комитет согласился предложить Ассамблее: рассмотреть данные о задолженности в свете информации, представленной в добавлении A к документу WP/62 Revision No. 1; принять к сведению приведенный в добавлении B к настоящему документу перечень государств, заключивших соглашения об урегулировании задолженности в течение ряда лет; принять к сведению приведенный в добавлении C к настоящему документу и уточненный в добавлении № 1 перечень государств, право голоса которых считается приостановленным; а также утвердить проект резолюции 18/1 (Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения), приведенный в добавлении D к документу WP/62 Revision No. 1.

7. Затем Председатель объявил заседание закрытым в 09:25 для продолжения работы в рамках пленарного заседания.

Протокол второго заседания
(среда, 29 сентября 2010 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

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

   — Реализация и развитие Универсальной программы ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности

   — Документы, представленные Колумбией

2. Пункт 15 повестки дня. Программа поддержки внедрения и развития (ПВР)

   — Поддержка внедрения и развития. Программа обеспечения авиационной безопасности (ПВР–авиационная безопасность)

   — Документ, представленный Венесуэлой

   — Документы, представленные 53 Договаривающимися государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)

   — Документ, представленный Исламской Республикой Иран

   — Документ, представленный Республикой Корея

3. Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности

   — Всеобъемлющая стратегия обеспечения авиационной безопасности ИКАО (ICASS). Стратегический план действий на 2011–2016 годы

   — Документ, представленный Колумбией

   — Документ, представленный Японией

   — Документ, представленный Непалом

   — Документ, представленный Сингапуром

   — Документ, представленный Венесуэлой

   — Документ, представленный Канадой и Соединенными Штатами Америки

   — Документ, представленный Японией и Сингапуром

— Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)

— Документ, представленный Исламской Республикой Иран

— Документ, представленный Японией

— Документ, представленный Малайзией

— Документ, представленный Республикой Корея

— Документ, представленный Венесуэлой

— Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

— Документы, представленные Бельгией от имени государств – членов Европейского союза и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

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

Реализация и развитие Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности ИКАО

1. Генеральный секретарь представил документ WP/32 (*Реализация и эволюция Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности ИКАО*), где отражен общий ход реализации УППАБ и указаны основные события, имевшие место со времени последней Ассамблеи, в том числе ограниченная степень прозрачности результатов проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности; утверждение механизма в целях своевременного рассмотрения серьезных проблем в сфере авиационной безопасности; а также обращение Совета к Секретариату с просьбой в предстоящем трехлетии изучить целесообразность распространения механизма непрерывного мониторинга (МНМ) на УППАБ после завершения текущего цикла проверок в 2013 году. В добавлении C к документу WP/32 был также приведен проект редакции добавления E (*Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности ИКАО*) к измененной версии резолюции Ассамблеи A36-20 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*).

2. Делегат Колумбии представил документ WP/249 (*Предоставление инструкций проверяющим УППАБ относительно согласования критериев*), который был направлен на совершенствование программы и процесса проверок путем организации регулярных курсов подготовки проверяющих УППАБ, в рамках которых можно обеспечить гармонизацию критериев, понятий и методологии проверок. Второй документ WP/250 (*Инициатива разработки*

эксплуатационных процедур AVSEC и дискреционные правомочия государств в отношении документов, детализирующие такие процедуры) содержал предложение в отношении разработки эксплуатационных процедур AVSEC и продолжения подготовки проверяющих УППАБ для Договаривающихся государств, включая согласование критериев процесса оформления результатов проверок с учетом дискреционных правомочий государств.

3. Делегат Египта выразил поддержку документов WP/249 и 250. Он также выразил поддержку документа WP/32 с одной небольшой оговоркой, касающейся добавления C, текста п. 5 постановляющей части проекта добавления E к резолюции, к которому он предложил добавить в конце предложение "с согласия проверяемого государства", считая, что ссылки на суверенитет недостаточно для точной передачи смысла, что раскрытие информации о результатах проверки осуществляется по усмотрению проверяемого государства. Начальник Отдела авиационной безопасности (C/AVSEC) пояснил, что понятие утвержденного раскрытия информация уже было включено в п. 5 постановляющей части, который содержит обращение к государствам делиться этими результатами в порядке, соответствующем и согласующемся с их суверенитетом, и, тем самым, результаты проверки не могут быть опубликованы без разрешения государства. Принимая это пояснение, делегат Никарагуа отметил, что, несмотря на стремление обеспечить прозрачность, государство может при желании сохранить свои права в соответствии со своим суверенитетом. Делегат Алжира обратил внимание на языковой нюанс, касающийся того, что замечание делегата Египта учтено во французском варианте текста и что необходимо соответственно отредактировать арабский текст п. 5. Генеральный секретарь заверил, что для обеспечения согласованности текста на всех языках будут приняты соответствующие меры. Поддерживая замечание депутата Египта, делегат Колумбии одобрил меры, предложенные Генеральным секретарем.

4. Делегат Соединенного Королевства подчеркнул важность УППАБ как инструмента надзора за реализацией мер в сфере авиационной безопасности, изложенных в Приложении 17. Он обратил внимание на одобренное Советом определение серьезной проблемы авиационной безопасности и соответствующий механизм информирования ИКАО и государств и выступил с предложением включить ссылку на серьезные проблемы авиационной безопасности в добавление E к резолюции Ассамблеи. Он счел требование обеспечить большую степень прозрачности результатов проверки ИКАО авиационной безопасности весьма обнадеживающим шагом на пути к более тщательному определению потребностей в реализации инициатив технического сотрудничества и укрепления потенциала, а также выразил надежду, что государства сочтут это как желанную возможность для повышения адресности мероприятий, реализуемых в целях укрепления потенциала. Разделяя это мнение, делегат Нидерландов подчеркнул ценность УППАБ и приветствовал повышение степени прозрачности результатов проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности.

5. Делегат Швейцарии выразил полную поддержку мнениям депутатов Нидерландов, Никарагуа и Великобритании и понимание высказанной Колумбией необходимости в улучшении подготовки инспекторов и проверяющих, но при этом отметил, что считает эти меры уже четко встроенными в систему проверок.

6. Высказывая свою поддержку документу WP/32, делегат Индии с удовлетворением отметил усилия ИКАО по укреплению прозрачности и гармонизации стандартов авиационной безопасности, а делегат Нигерии выразил свое согласие с пояснением C/AVSEC в отношении п. 5 постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи. Присоединяясь к поддержке документа WP/32, делегат Аргентины отметил, что испанский текст п. 5 постановляющей части согласуется с английским, а в отношении предложений Колумбии предложил Секретариату учесть возможность подготовки кадров как внутри структуры ИКАО, так и за ее пределами, а в дополнение к этому

делегат Ирана предложил проводить эту подготовку в соответствии с требованиями к подготовке кадров для систем управления безопасностью полетов.

7. Завершая обсуждение этого вопроса, Комитет утвердил проект текста добавления C к документу WP/32 с учетом необходимости в проверке согласованности п. 5 постановляющей части на всех языках и согласился предложить пленарному заседанию утвердить его в качестве добавления E к Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Пункт 15 повестки дня. Поддержка внедрения и развития (ПВР)

Поддержка внедрения и развития. Программа обеспечения авиационной безопасности (ПВР–авиационная безопасность)

8. Генеральный секретарь представил документ WP/17 (*Программа поддержки внедрения и развития. Программа ПВР (Авиационная безопасность)*), посвященный новой стратегии координации помощи в сфере авиационной безопасности, которая соответствует Всеобъемлющей стратегии обеспечения авиационной безопасности ИКАО, и кратко описал ее цели, состоящие в содействии укреплению потенциала, повышении осведомленности о проблемах авиационной безопасности, а также укреплении услуг подготовки и консультирования. Он отметил, что в течение следующего трехлетия ИКАО планирует приступить к осуществлению масштабной программы помощи в сфере авиационной безопасности, опирающуюся на подготовку кадров, при этом количество центров подготовки кадров в сфере авиационной безопасности не должно быть ограничено.

9. Делегат Венесуэлы представил документ WP/279 (*Разработка нового учебного материала по вопросам безопасности гражданской авиации*), относящийся к разработке новых учебных комплектов по авиационной безопасности (УКАБ) по таким вопросам, как анализ угроз, рисков и человеческого фактора в сфере авиационной безопасности и создание дополнительных учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в целях удовлетворения запросов государств на подготовку кадров.

10. Наблюдатель от АКГА, выступая от имени пятидесяти трех Договаривающихся государств и членов АКГА, представил документ WP/247 (*Разработка и осуществление "африканской дорожной карты" по безопасности полетов*), где говорилось об инциденте 25 декабря 2009 года, связанном с авиационной безопасностью, о совместной декларации и плане действии в области авиационной безопасности, впоследствии принятых рядом африканских государств, и реализации мероприятий в рамках Программы поддержки внедрения и развития (ПВР) для решения проблем, связанных с результатами проверок УППАБ, и оказания содействия со стороны региональных сотрудников по авиационной безопасности (РСАБ).

11. Делегат Камеруна представил документ WP/248 – второй из рабочих документов, направленных государствами – членами АКГА *(Поддержка внедрения и развития (ПВР). Деятельность по обеспечению авиационной безопасности)*. Этот документ посвящен анализу рентабельности расходов по программе ПВР и предлагает реализацию комплекса региональных мероприятий ПВР под эгидой АКГА в соответствии с африканской дорожной картой, выступая за увеличение помощи развивающимся странам в целом и африканским государствам в частности, особенно в сфере подготовки кадров по авиационной безопасности.

12. Делегат Южной Африки высказался в поддержку документов WP/247 и 248, как и делегат Республики Корея, который указал, что учебный центр в его государстве, который недавно получил сертификацию ИКАО, примет все усилия по расширению контингента подготавливаемых кадров.

13. Делегаты Египта, Франции и Уганды поддержали все документы, представленные по данному пункту повестки дня. Делегат Уганды подчеркнул необходимость в том, чтобы ИКАО установила минимальные стандарты подготовки кадров в сфере авиационной безопасности в целях укрепления потенциала и сохранности материалов, особенно в отношении прозрачности.

14. Делегат Российской Федерации поддержал документ WP/279, учитывая поправки к Приложению 17, а также новые проблемы и угрозы для гражданской авиации, причем он отметил актуальность предложения разработать новые учебные программы, особенно на региональном уровне.

15. Делегат Бельгии одобрил предложения, указанные в документе WP/17, по поводу усилий по решению первоочередных недостатков в сфере авиационной безопасности, в частности, нерешенных серьезных проблем в этой области, связанных с распространением, в зависимости от потребности, долгосрочных инициатив по укреплению потенциала, и с развитием координации и сотрудничества между государствами и региональными организациями посредством реализации мероприятий технического сотрудничества и укрепления потенциала. Он также выразил свою поддержку документу WP/279 в плане необходимости в разработке УКАБ, учитывающих новые потребности и, в конечном счете, региональные потребности в теоретической и практической подготовке. Это мнение разделил делегат Турции.

16. Исполнительный комитет принял к сведению содержание документов WP/17, 247, 248 и 279. Проект текста доклада по данному вопросу повестки дня, отражающий высказанные мнения, будет представлен в Комитет на утверждение до его вынесения на пленарное заседание. Комитет также принял к сведению следующие два информационных документа по этому пункту повестки дня: документ WP/274 *(Повышение уровня авиационной безопасности за счет высокого качества подготовки кадров*), представленный Республикой Корея, и документ WP/299 *(Оказание помощи государствам в устранении недостатков, выявленных в ходе второго цикла реализации универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности*), который был представлен Исламской Республикой Иран.

Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности

Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS). Стратегический план действий на 2011–2016 годы

17. Генеральный секретарь представил документ WP/18 (*Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности ИКАО (ICASS). Стратегический план действий на 2011–2016 годы*), выразив благодарность государствам за их неоценимый вклад в поддержку программы авиационной безопасности ИКАО. Он указал, что в рамках ICASS определены семь стратегически важных сфер для решения критических проблем и рисков, вызванных новыми и существующими угрозами, а также иных аспектов авиационной безопасности, требующих неотложного внимания со стороны ИКАО, государств-членов и отрасли. Цель ICASS заключается в том, чтобы позволить ИКАО и ее государствам-членам более

эффективно сосредоточить ресурсы на финансировании ее основных видов деятельности, входящих в бюджет Регулярной программы, но новые инициативы в сфере авиационной безопасности могут при этом требовать дополнительного финансирования за счет добровольных взносов.

18. Делегат Колумбии представил документ WP/99 (*Соглашения и меморандумы о взаимопонимании для государств-членов в области авиационной безопасности и упрощения формальностей*). В данном рабочем документе, где подчеркивалась важность создания авиационных узлов в регионах Латинской Америки в целях роста эффективности и экономичности воздушного транспорта, для упрощения порядка прохождения контроля предлагалось создать на основе п. 4.4.2 Приложения 17 новый механизм, в соответствии с которым транзитные пассажиры, поступающие из различных узлов, освобождаются от прохождения контроля. В документе также подчеркивалась необходимость разработать соответствующие руководящие материалы по такому упрощенному порядку.

19. Представляя документ WP/183 (*Усилия, предпринятые государствами Азиатско-Тихоокеанского региона после Конференции APAM-AVSEC*), делегат Японии остановился на развертывании новой технологии формирования изображений (AIT) (досмотровых сканеров) в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона и на прошедших в Японии испытаниях технологии AIT, отраженной в документе WP/164, а также подчеркнул важность сотрудничества между государствами – членами ИКАО для обеспечения безусловной поддержки укреплению авиационной безопасности.

20. Представляя документ WP/285 (*Мероприятия в сфере авиационной безопасности и реагирование на угрозы в Непале*), который содержал краткий обзор осуществленных в Непале мероприятий в сфере авиационной безопасности, включая реализацию рекомендаций проверки, прошедшей в рамках программы УППАБ, делегат Непала подчеркнул, что совместные усилия являются важнейшим фактором предотвращения угроз и укрепления авиационной безопасности в мире.

21. Делегат Сингапура представил документ WP/284 (*Сеть координационных центров по авиационной безопасности*), остановившись на п. 2.2, в котором подчеркивалось, какие выводы были сделаны его государством в процессе реализации сети координационных центров (КЦ) по авиационной безопасности в странах Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) под руководством Сингапура в августе и сентябре 2010 года, и призвал государства – члены ИКАО включиться в эту работу и использовать сеть КЦ для обмена друг с другом критически важной информацией в рамках программы AVSEC.

22. Делегат Венесуэлы представил документ WP/256 (*Предложение об установлении основных принципов учета человеческого фактора в обеспечении безопасности гражданской авиации*), подчеркнув, что такие рекомендации необходимы для того, чтобы помочь государствам внедрить регламенты в целях подготовки сотрудников безопасности с учетом человеческого фактора; что организациям, занимающимся применением мер безопасности, также нужны рекомендации по способам реализации политики и программ с учетом человеческого фактора; и что программы подготовки с учетом человеческого фактора требуется разработать для сотрудников безопасности аэропортов.

23. Представляя документ WP/97 (*Поддержка реорганизации Секретариата ИКАО (компоненты авиационной безопасности), программ авиационной безопасности и механизмов формирования политики в области авиационной безопасности*) от имени Канады и США, делегат Соединенных Штатов Америки приветствовал инициативу Генерального секретаря передать

компоненты авиационной безопасности ИКАО в ведение Отдела авиационной безопасности и выразил удовлетворение в связи с инициативой ИКАО разработать всеобъемлющую стратегию авиационной безопасности. Признавая ценность УППАБ, он выразил удовлетворение прогрессом ИКАО на пути создания механизма, который обеспечивает своевременное принятие государствами корректирующих мер в ответ на серьезные и нерешенные проблемы безопасности, которые были выявлены, а также высказался в пользу еще более широкой передачи информации о результатах проверки авиационной безопасности между государствами-членами, особенно в тех случаях, когда недостатки, могущие поставить под угрозу глобальную сеть воздушного транспорта, не были немедленно или эффективно устранены. Канада и США ожидают от ИКАО внедрения методологии, при которой помощь оказывалась бы таким образом, чтобы ограниченные ресурсы Организации распределялись с учетом риска, серьезности угрозы и обеспечения устойчивости, а также надеются, что ИКАО станет связующим звеном между государствами, нуждающимися в помощи, и государствами, способными оказать помощь, с тем, чтобы это дополняло собой работу двухсторонних партнерств по укреплению потенциала и помогало избежать дублирования. Касаясь стандартов и рекомендуемой практики (SARP) в сфере авиационной безопасности, он призвал ИКАО продолжать внедрение многоярусного подхода в этой сфере, признав, что государства находятся в разном положении в отношении реализации и обеспечения устойчивости этих базовых мер. Канада и США оказывают поддержку программам ИКАО по авиационной безопасности посредством выделения кадровых и финансовых ресурсов и призывают другие страны, имеющие ресурсы, поступать так же.

24. Делегат Сингапура представил от имени Японии документ WP/283 (*План действий по обеспечению авиационной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе (AP-ASAP)*), темой которого была разработка плана действий по обеспечению авиационной безопасности в азиатско-тихоокеанском регионе, принятого на совещании министров государств азиатско-тихоокеанского региона по авиационной безопасности, и обратил внимание на шесть инициатив, подготовленных в рамках этого плана.

25. Представляя документ WP/252 (*Повышение глобальной авиационной безопасности за счет активного использования практических возможностей и технической компетенции отрасли*), наблюдатель от ИАТА похвалил ИКАО и ее государства-членов за их активное, коллективное реагирование на угрозы для авиационной безопасности, обратив внимание на пять рекомендаций, предложенных ИАТА в связи с инцидентом, произошедшим 25 декабря 2009 года: поддержать усилия ИКАО по обеспечению всеобщего соблюдения положений Приложения 17; создать во всех государствах отраслевые консультативные органы по авиационной безопасности; разработать пункты досмотра нового поколения, предусматривающие глобальную координацию; создать единый порт передачи данных для сбора любой информации о пассажирах; разработать силами ИКАО рекомендации по стандартам сервисного обслуживания в отношении внутреннего распорядка, применяемого в государствах для оформления пассажиров и передачи информации.

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

26. Генеральный секретарь представил документ WP/19 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*), содержащий предложение о пересмотре резолюции A36-20 Ассамблеи с учетом многих важных событий, произошедших в сфере авиационной безопасности со времени ее последней сессии, в частности: попытки саботажа во время рейса 253 компании "Нортуэст эрлайнз"; совместных заявлений по авиационной безопасности, принятых

региональными конференциями в Мехико, Токио, Абудже и Абу-Даби; а также принятие нового плана действий – Всеобъемлющей стратегии обеспечения авиационной безопасности (ICASS) – который является основой для реализации мероприятий в области авиационной безопасности в течение ближайших двух трехлетий. Он также с удовлетворением объявил, что Дипломатическая конференция, которая проходила в Пекине с 10 сентября 2010 года под эгидой ИКАО, приняла два акта международного воздушного права в целях подавления незаконного вмешательства в работу гражданской авиации. Этими актами являются *Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* и *Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, и что ссылку на эти акты следует указать в дополнении B к проекту резолюции Ассамблеи, несмотря на то, что они еще не вступили в силу. Он также указал, что дополнение E к резолюции в отношении программы УППАБ ИКАО будет представлено на рассмотрение в связи с пунктом 14 повестки дня.

27. Два документа – WP/100 (*Деятельность по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности*) и WP/101 (*Политика в области авиационной безопасности*) – были направлены Бельгией от имени сорока четырех государств – членов ЕС а также других государств – членов ЕКГА. Представляя документ WP/100, делегат Бельгии остановился на причинах, требующих усиления роли ИКАО в реализации мероприятий по укреплению потенциала, и предложил способы более эффективной расстановки приоритетов и координации этих мероприятий на основе результатов программы УППАБ. Неспособность некоторых государств-членов внедрить SARPS, предписанные Приложением 17, может подвергнуть угрозе нападения всю систему воздушного транспорта. Это определяет необходимость в принятии коллективных мер с применением положительного опыта и обмена информацией и знаниями, что лучше всего можно сделать через ИКАО на основе помощи, предлагаемой государствами и региональными организациями, путем обмена информацией при посредничестве ИКАО и обеспечения доступа к ней через защищенную базу данных, а также при помощи координации мероприятий. Европа выразила полную поддержку региональному подходу, применяемому ИКАО в целях обеспечения того, чтобы мероприятия по укреплению потенциала соответствовали уровню угрозы на местах и нормативно-правовым требованиям соответствующих государств. Для того, чтобы в полной мере обеспечить эффективность и доступность мероприятий по укреплению потенциала, ИКАО следует обратиться к существующим и успешно работающим национальным и региональным механизмам, а также внедрить меры по контролю качества в целях определения эффективности собственных мероприятий по укреплению потенциала.

28. Представляя документ WP/101, делегат Бельгии указал, что, по мнению Европы, политика в области авиационной безопасности ИКАО должна быть направлена на потенциальные угрозы и риски. Хотя европейские страны приветствовали поправку 12 к Приложению 17, они считают, что контроль результатов реализации Приложения 17 с учетом рисков и угроз позволит принимать во внимание новые методы и технологии. Результаты, полученные программой УППАБ, обеспечили ценный инструмент надзора, а большая степень прозрачности этих результатов может расширить возможности государств для обмена информацией и заимствования опыта, что будет повышать устойчивость всей системы в целом. Европа поддерживает включение авиационной безопасности в регулярный бюджет в целях отражения стратегической важности данной сферы. Авиационная безопасность – это глобальная система и, соответственно, требует сотрудничества и согласования между государствами – членами ИКАО. По мнению европейских государств, принятие отдельными странами односторонних мер не всегда способствует повышению общей эффективности режима безопасности. Выбор лучше делать в пользу более коллективного подхода на основе надлежащего признания мер безопасности.

29. Комитет принял к сведению следующие пять информационных документов по данному пункту повестки дня: WP/164 *(Результаты испытаний усовершенствованной*

технологии формирования изображений в Японии), представленный Японией; WP/255 *(Долгосрочные планы действий по обеспечению безопасности гражданской авиации в Республике Корея*), представленный Республикой Корея; WP/257 *(Программа обеспечения безопасности грузовых авиаперевозок*), представленный Малайзией; WP/282 *(Опыт применения процедуры сертификации компетентности персонала служб авиационной безопасности в Боливарианской Республике Венесуэла*), представленный Боливарианской Республикой Венесуэла; и WP/298 *(Уважение прав человека и человеческого достоинства и избежание неоправданных затрат в процессе применения политики в области авиационной безопасности*), представленный Исламской Республикой Иран.

30. В связи с завершением представления рабочих документов Председатель открыл общее обсуждение по ним.

31. Выражая свою поддержку документу WP/19, делегат Кубы отметил, что рабочие документы, представленные государствами Латинской Америки и Африки, показывают важность данного вопроса для всех государств. Отметив низкую посещаемость состоявшейся в Мексике региональной конференции высокого уровня по вопросам безопасности полетов, что, вероятнее всего было вызвано тем, что не все государства получили приглашение, он высказал мнение, что более высокая посещаемость могла бы дать возможность для обсуждения данного вопроса.

32. Делегат Колумбии высказался в пользу того, чтобы при соблюдении рекомендаций проверок УППАБ согласовывать глобальную стратегию с различными видами критических мер. При установлении параметров на предстоящее трехлетие эта стратегия должна стать комплексной и предполагать ясные цели. По его мнению, документ WP/252 содержит ряд важных элементов, которые следует учитывать в контексте реализуемой стратегии. В соответствии со стратегическим направлением 7, отраженной в документе WP/18, авиационная отрасль должна иметь единую стратегию с едиными целями, которые находятся в пределах досягаемости всех участников сообщества, что и следует включить в предложение Ассамблеи. Делегат Колумбии также выразил свою поддержку документу WP/256 о мероприятиях и потребностях, непосредственно связанных с обеспечением более благоприятных условий для авиационной безопасности. Он согласился с комментариями делегата Кубы в том, что участие в международных мероприятиях по данному вопросу является стратегически важным для Колумбии. Он выразил особую поддержку стратегическому направлению 6, так как она связана с документом WP/99 и способствует ускорению пассажиропотока без ущерба для необходимой степени безопасности.

33. Делегат Венесуэлы выразил поддержку документу WP/99, так как это предложение обеспечивает равновесие между мерами безопасности и принципами упрощения формальностей, что гарантирует гибкость на воздушном транспорте. Он также поддержал документ WP/284 в связи с важностью сделать так, чтобы регулярные мероприятия ИКАО соответствовали представленным в рабочем документе. Предложения, содержащиеся в документе WP/252, являются, по его мнению, весьма интересными, но вопрос их реализации требует изучения, так как у многих государств нет доступа к технологической платформе для создания столь совершенных систем информации о пассажирах.

34. В связи с документом WP/101 делегат Новой Зеландии указал, что его государство обязано сделать так, чтобы меры в сфере обеспечения авиационной безопасности соответствовали национальным условиям и при этом не противоречили мерам, принимаемым международным сообществом. Учитывая влияние этих мер безопасности на гражданскую авиацию и пассажиров, важным аспектом является сотрудничество между регулирующими органами и отраслью в деле разработки практических решений по преодолению проблем авиационной безопасности. ИКАО

следует оценить новые меры в контексте существующей системы безопасности с использованием методик управления рисками – действующее Приложение 17 представляет собой эффективную и сбалансированную основу для этого. В этой связи делегат Новой Зеландии предложил внести в проект резолюции Ассамблеи в документе WP/19 два изменения: вставить в добавление C после предложенного п. 11 постановляющей части следующее: "*Просить* Совет определить и разработать методику оценки рисков для обеспечения авиационной безопасности"; а после предложенного п. 12 постановляющей части следующее: "*Просит* Совет дать указания Группе экспертов по авиационной безопасности включать основанные на рисках оценки в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложении 17 или в любом другом документе ИКАО".

35. Делегат Франции поддержал ведущую роль ИКАО в выработке рекомендаций по глобальной политике авиационной безопасности и, тем самым, одобрил документы WP/18 и 19. Он приветствовал создание в структуре Секретариата Отдела авиационной безопасности, который позволит ему более эффективно решать проблемы в этой сфере, и отметил, что финансирование мероприятий по авиационной безопасности, реализуемых по инициативе ИКАО, должно в полном объеме осуществляться из регулярного бюджета. Этот подход не исключает добровольные взносы со стороны государств, желающих внести их, а сами такие взносы следует направлять на целевые мероприятия сотрудничества и помощи другим государствам. Необходимые усовершенствования должны согласовываться с задачами обеспечения безопасности и упрощения оформления, а также беспрепятственного движения пассажиров и грузов, и не нарушать сферу частной жизни и права граждан. Делегат Франции безоговорочно поддержал документы WP/100 и 101 и высказал мнение, что содержащееся в документе WP/256 предложение о разработке рекомендаций по программам подготовки с учетом человеческого фактора также заслуживает тщательного изучения.

36. Делегат Швейцарии поддержал предложенную в документе WP/99 концепцию по созданию механизмов контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута и ее дальнейшее распространение на другие регионы. По его мнению, нужно продолжать реализацию инициатив, описанных в документе WP/284, применительно к сети КЦ по авиационной безопасности с целью постоянной актуализации информации. Высказываясь о документе WP/256, он указал, что подготовка с учетом человеческого фактора имеет ключевое значение и что это следует отразить в сводном заявлении о политике. Содержащиеся в документе WP/252 предложения являются перспективными, но проблема защиты данных требует изучения. Он также поддержал документ WP/100, считая, что сейчас настало время развивать авиационную безопасность в новом направлении, и приветствовал предложенные делегатом Новой Зеландии поправки к документу WP/19.

37. Делегат Уганды высоко оценил деятельность ИКАО, результаты которой отражены в документах WP/18 и 19, и работу, проделанную в других регионах, которую, по его мнению, следует также распространить на его регион. Существует потребность в наращивании ресурсов за счет поддержки реализации программы – на достижение этой цели и должны быть направлены взносы на обеспечение авиационной безопасности. Уганда получила пользу от помощи, оказанной партнерами по развитию, и по мнению делегата ИКАО следует разработать региональные и субрегиональные программы координации и мероприятий.

38. Делегат Аргентины полностью одобрил документы WP/18 и 19. Он также выразил поддержку документу WP/99 в том, что касается п. 4.4.2 Приложения 17, и документу WP/256 в плане включения в него подготовки с учетом человеческого фактора. Важные вопросы были также подняты, по его мнению, в документе WP/284 в отношении сети координационных центров или контактных центров, и при этом он с большим интересом принял к сведению документ WP/252.

39. Отзываясь о документе WP/18, делегат Канады выразил надежду на совместную с ИКАО работу по достижению целей ICASS. Что касается документа WP/97, то он присоединился к мнению делегата Соединенных Штатов Америки, приветствовав последние важные инициативы ИКАО в сфере международной авиационной безопасности и поддержав поправки к Приложению 17, дающие государствам-членам широкие возможности по реализации программ авиационной безопасности с учетом риска, что соответствует теории многоярусного подхода к безопасности. Учитывая взаимосвязанность системы воздушного транспорта, ИКАО и ее программа проверок в сфере авиационной безопасности играет, по его мнению, коренную роль в работе по повышению уровня авиационной безопасности в мире и по направлению усилий по укреплению потенциала туда, где они больше всего нужны. Канада поддержала предложенные делегатом Новой Зеландии поправки к документу WP/19, так как оценка риска является составной частью новых мер, которые должны быть приняты в сфере авиационной безопасности, а порядок оценки риска может быть разным в зависимости от конкретных обстоятельств. Что касается документа WP/101, то Канада признала важность универсального инструмента для преодоления новых и возникающих угроз для гражданской авиации и рекомендовала Группе экспертов по авиационной безопасности AVSEC выполнить анализ проблемы 100 % досмотра лиц, не являющихся пассажирами, для определения основных политических и эксплуатационных последствий предложенного стандарта. При этом Канада выразила безусловную поддержку роли произвольного выбора и поведения в авиационной безопасности.

40. Делегат Мексики поддержал документы WP/18 и 19 и одобрил замечания делегата Новой Зеландии в отношении уместности ссылки на управление риском. В документе WP/101, по его мнению, содержатся важные и требующие рассмотрения моменты, касающиеся управления риском. Он также выразил согласие с документами WP/99 и 256 в отношении подготовки с учетом человеческого фактора – этот вопрос должен быть рассмотрен Группой экспертов по авиационной безопасности AVSEC.

41. Делегат Южной Африки выразил благодарность делегату Бельгии за представление документа WP/101, в частности, за предложение перейти от ограничений к полному досмотру. Он признал, что угроза со стороны персонала является реальностью, и соответственно высказался за рассмотрение вопроса о физическом досмотре лиц, не относящихся к пассажирам.

42. Делегат Саудовской Аравии, выразив свою поддержку всем рабочим документам по данному пункту повестки дня, отметил, что слабые места в сфере авиационной безопасности обусловлены не отсутствием надлежащего законодательства или подготовки, но высоким уровнем расходов по реализации комплексных систем безопасности, и предложил изучить альтернативные способы финансирования систем авиационной безопасности.

43. Завершая обсуждение данного пункта повестки дня, председатель отметил, что делегаты широко поддержали утверждение всеобъемлющей стратегии обеспечения авиационной безопасности ИКАО, содержащейся в документе WP/18, и политики авиационной безопасности ИКАО, отраженной в документе WP/19. Он принял к сведению предложение по документу WP/99, сделанному Колумбией в связи с п. 4.4.2 Приложения 17, предложение Венесуэлы по документу WP/256 в связи с подготовкой с учетом человеческого фактора, а также обращение ЕС к ИКАО о расстановке приоритетов среди определенных в документе WP/100 мероприятий по укреплению потенциала в области авиационной безопасности и предложения в отношении инновационной политики безопасности в целях обеспечения эффективности документа WP/101. Он поблагодарил ИАТА за поддержку и ценный вклад в обеспечение авиационной безопасности в мире, Японию, Сингапур и страны Азиатско-Тихоокеанского региона за проделанную работу в сфере авиационной безопасности, а также Канаду, Францию и Соединенные Штаты Америки за

поддержку программ обеспечения авиационной безопасности ИКАО. Он также принял к сведению сделанное Кубой замечание о необходимости привлекать государства к участию в региональных конференциях, организуемых ИКАО, и замечания Новой Зеландии в отношении необходимости оценки с учетом риска.

44. Исполнительный комитет утвердил проект резолюции, указанный в добавлении WP/19, с учетом предложения делегата Новой Зеландии, и согласился рекомендовать Ассамблее принять его взамен резолюции A36-20.

45. Заседание было объявлено закрытым в 17:15.

Протокол третьего заседания
(четверг, 30 сентября 2010 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность

   — Декларация по авиационной безопасности

2. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

   Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха

   — Гражданская авиация и окружающая среда

   — Текущие и перспективные тенденции в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей

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

   — Документ, представленный Индией

   — Документ, представленный Бельгией от имени Европейского союза (ЕС), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность

Декларация по авиационной безопасности

1. Комитет продолжил работу (EX/2) и завершил рассмотрение пункта 13 повестки дня, при этом в центре обсуждения был документ WP/75, в котором Совет представил проект Декларации по авиационной безопасности. Декларация содержала основные элементы совместных деклараций, принятых региональными конференциями по авиационной безопасности на уровне министров, которые состоялись в 2010 году в Мехико (Мексика) (16–17 февраля), Токио (Япония) (13 марта), Абудже (Нигерия) (11–13 апреля) и Абу-Даби (Объединенные Арабские Эмираты (1–2 июня), и представляющих собой реакцию каждого региона на произошедший 25 декабря 2009 года инцидент в связи с попыткой диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз".

2. В своем представлении документа WP/75 Генеральный секретарь подчеркнул, что предложенная Декларация является глобальным ответом на указанную попытку диверсии, а также на другие угрозы для гражданской авиации. Она преследует ясную цель: Ассамблее предлагается путем принятия Декларации продемонстрировать миру свою решимость укреплять авиационную безопасность. Под руководством ИКАО уровень авиационной безопасности в мире за последнее время заметно повысился. Однако, несмотря на эти достижения, перед гражданской авиацией по-прежнему возникают все новые угрозы, что, несомненно, связано с тем, что гражданская авиация является важнейшим средством транспорта, вносящим значительный вклад в мировое социально-экономическое развитие. В этой связи чрезвычайно важно укреплять авиационную безопасность на основе упреждающих и коллективных действий.

3. В Декларации по авиационной безопасности определен целый ряд ключевых мер, которые ИКАО и ее государства-члены предполагают принять в предстоящие годы. Она является результатом консенсуса, достигнутого на указанных региональных конференциях по авиационной безопасности. Эти конференции, проведенные при участии ИКАО, доказали целесообразность в плане определения критических проблем, проявившихся в связи с попыткой диверсии 25 декабря 2009 года. Генеральный секретарь, пользуясь возможностью, выразил свою благодарность всем организаторам конференций, а также председателю Ассамблеи, чье государство организовало у себя региональную конференцию в Абудже (Нигерия). Несмотря на то, что в последнее время такие конференции проходили в разных регионах, их участники выражали общие проблемы. В целом, они подчеркивали потребность в укреплении процесса сбора и обмена информацией, технического сотрудничества, международных стандартов и помощи в обеспечении авиационной безопасности. В этой связи представляется уместным, что в предполагаемую Декларацию Ассамблеи включены основные элементы совместных деклараций, принятых этими конференциями.

4. Инцидент 25 декабря 2009 года является живым напоминанием о том, что угрозы безопасности, в частности, террористические акты вышли за пределы государственных границ. В целях эффективного ответа на эти угрозы необходимо, как указано в резолюции, предложенной Ассамблее, реализовывать новую широкую стратегию. Однако процесс укрепления авиационной безопасности также предполагает приверженность этому делу на мировом уровне. Предложенная Декларация служит указанной цели, так как в ней подчеркивается коллективная ответственность за принятие соответствующих мер. Другими словами, Декларация по авиационной безопасности предусматривает более активное сотрудничество, которое необходимо для решения глобальных проблем. Генеральный секретарь выразил уверенность в том, что Ассамблея примет Декларацию в целях укрепления международного сотрудничества и противодействия непрекращающимся угрозам.

5. Делегат Бельгии, выступая от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств-участников Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), выразил благодарность и большую признательность Нигерии, Мексике, Японии, а также Объединенным Арабским Эмиратам за огромную работу по организации указанных региональных конференций. Эти конференции оказались весьма успешными и стали прекрасной возможностью обсудить приоритеты в сфере авиационной безопасности в соответствующих регионах. Страны Европы согласны, что Ассамблея должна выработать декларацию по авиационной безопасности, в которой она на высоком уровне заявит о своих намерениях. По их мнению, принятие документа такого рода станет мощным политическим сигналом и покажет важность проблемы авиационной безопасности для ИКАО. В связи с важностью этой Декларации европейские страны желали бы предложить некоторые улучшения к содержащимся в ней формулировкам, направленные, главным образом, на обеспечение согласованности с уже существующими формулировками Приложения 17 ИКАО *(Авиационная безопасность)* и уточнение предложенного текста. Эти

поправки никак не касаются основополагающих принципов предложенной Декларации, которые Европа полностью разделяет. Предлагаются следующие изменения: в п. 2) заменить слова "запрещенные материалы" словами "запрещенные предметы" и добавить ссылку на человеческий фактор, так как он всегда считался важнейшим элементом эффективности процедур досмотра; в п. 3) удалить слово "новые" для того, чтобы соответствующим образом указать на развитие мер безопасности, как новых, так и существующих; упростить п. 6) путем замены слов "и более эффективного реагирования на такие недостатки путем распространения и более широкого использования результатов проверок деятельности по наращиванию" словами ", что позволит улучшить наращивание", с тем чтобы прояснить связь между прозрачностью результатов проверок и мероприятиями по наращиванию потенциала, так как европейские страны убеждены, что повышение степени прозрачности будет способствовать адресности таких мероприятий по наращиванию потенциала и более эффективному использованию ресурсов; в п. 7) после слов "обмена информацией" вставить фразу "о мерах авиационной безопасности во избежание их дублирования" в соответствующих случаях, для того чтобы укрепить взаимопонимание между государствами в отношении действующих мер авиационной безопасности; также в п. 7) удалить слова "в качестве элемента досмотра" во избежание путаницы с мерами досмотра, указанными в Приложении 17, при всем признании потенциала использования предварительной информации о пассажирах (API) и данных регистрации пассажира (PNR); наконец, в п. 8) заменить слова "безопасности на борту" словами "безопасности воздушного судна", а "анализ информации об отдельных пассажирах" словами "анализ риска с учетом уровня угрозы".

6. Делегат Египта, одобрив проект Декларации по авиационной безопасности в целях противодействия любой террористической деятельности и защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, отметил, что его государство подписало аналогичную декларацию, в частности, принятую на региональной конференции, проходившей в Абу-Даби.

7. Делегат Нигерии, отметив, что проект Декларации является результатом различных конференций по авиационной безопасности на уровне министров, проходивших на региональном уровне, подтвердил важность принятия Ассамблеей решительного заявления перед всем миром, понимаемого всеми как решимость ИКАО и его государств-членов противодействовать угрозе терроризма в гражданской авиации. Хотя Нигерия выступает за принятие Декларации Ассамблеей, по его мнению, вопрос обмена технической помощью между государствами, в том числе в плане укрепления потенциала и передачи технологий, возможно, заслуживает большего внимания. Этот аспект получил соответствующее признание в Декларации, принятой по окончании региональной конференции на уровне министров, которая состоялась в Абудже с участием многих африканских государств, а также ИКАО и других организаций.

8. Делегат Нигерии отметил, что п. 6) проекта Декларации отчасти отражает вопрос технической помощи. Однако то, как отражен этот вопрос, позволяет предположить определенную обусловленность технической помощи, так как она увязана с вопросом прозрачности результатов Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ). Нигерия не имеет никаких возражений и понимает эту аргументацию в том виде, в котором она представлена в п. 6). По мнению делегата Нигерии, в проект нужно включить четкое политическое заявление, обеспечивающее обмен информацией на двухстороннем и многостороннем уровне при участии ИКАО в целях оказания помощи тем государствам, которым она может потребоваться в интересах укрепления авиационной безопасности. Он отметил, что государства могут стремиться к сотрудничеству друг с другом по многим причинам, в том числе в интересах национальной безопасности и в силу других факторов двухсторонних взаимоотношений, требующих оказания такой помощи.

9. В этой связи делегат Нигерии остановился на документе WP/247, подготовленном 53 Договаривающимися государствами, членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА). Хотя этот документ ранее рассматривался Исполнительным комитетом в связи с пунктом 15 повестки дня [Поддержка внедрения и развития (ПВР)], он также имеет отношение к пункту 13. С последним его связывает оказание технической помощи. В декларации, принятой в Абудже, содержится призыв к ИКАО и ее государствам-членам, к другим международным организациям, производителям и иным заинтересованным сторонам оказать техническую помощь африканским государствам, в том числе в форме укрепления потенциала и передачи технологий, для того, чтобы они могли эффективно противостоять угрозам безопасности для гражданской авиации. Эта тема вновь поднимается в документе WP/247. Поэтому делегат Нигерии предложить уделить вопросу технической помощи больше внимания, чем это предполагает его увязка с вопросом прозрачности результатов проверок УППАБ. Он сказал, что передаст Секретариату текст для его включения в проект Декларации.

10. Делегат Саудовской Аравии, в принципе, поддержал проект Декларации и одобрил поправки, предложенные делегатом Бельгии для уточнения формулировок. Он предложил другую поправку к п. 8): исключить слова "и тщательное изучение данных для установления подлинности их личности; и обеспечение безопасности на борту", так как они предполагают, что досмотр сотрудников аэропорта означает лишь проверку при приеме на работу и досмотр при помощи инструментов контроля, тогда как речь идет о комплексном контроле.

11. Делегат Южной Африки, отметив, что в краткой справке к документу WP/75 уже содержится ссылка на инцидент, который имел место 25 декабря 2009 года на рейсе 253 компании "Нортуэст эрлайнз" в связи с попыткой диверсии, усомнилась в целесообразности включения этой ссылки в начальный пункт проекта Декларации. Задав вопрос, зависит ли принятие декларации от того, произошел инцидент или нет, она предложила применить вместо этого общий подход и не делать ссылку на конкретный инцидент. Рассматривая далее цель проекта Декларации в свете совместных деклараций, принятых на вышеупомянутых региональных конференциях на уровне министров, делегат Южной Африки задалась вопросом, в чем состоит ее связь с Всеобъемлющей стратегией обеспечения авиационной безопасности ИКАО (ICASS), которая рассматривалась на предыдущем заседании (EX/2; WP/18). Ее также интересовало, планируется ли публиковать какие-либо рекомендации в помощь государствам в реализации Декларации. Делегат Южной Африки одобрила комментарии, высказанные делегатом Нигерии, и предложенную делегатом Саудовской Аравии поправку к пункту 8).

12. Начальник Отдела авиационной безопасности (C/AVSEC) отметил, что прежде Ассамблея принимала декларации, в которых указывалось на происшествия, которые имели место в последние месяцы до проведения Ассамблеи. Тем самым, проект Декларации не противоречит практике прошлых лет. Кроме того, упоминание инцидента от 25 декабря 2009 года помогает подчеркнуть, что угроза авиационной безопасности продолжается, подтверждением чего является ссылка на конкретный инцидент, который в течение продолжительного периода времени – вплоть до сегодняшнего дня – привлекает значительное внимание мирового сообщества. В отношении связи между проектом Декларации и ICASS руководитель C/AVSEC заверил, что они идут рука об руку и дополняют друг друга. Проект Декларации является демонстрацией политической воли и приверженности государств – членов ИКАО делу обеспечения авиационной безопасности, а также подчеркивает, что дальнейшее укрепление авиационной безопасности будет происходить в таком порядке, который был определен Декларацией. ICASS представляет собой стратегический план, призванный помочь ИКАО в распределении ресурсов в предстоящем шестилетнем периоде. При этом он подчеркнул, что Секретариат укажет в рабочем плане различные мероприятия, которые необходимо осуществить для достижений целей, указанных в ICASS, а также основных пунктов Декларации.

13. Делегат Индии поздравил ИКАО с проведением региональных конференций на уровне министров в 2010 году и с принятием своевременных мер и выработкой Декларации по авиационной безопасности. Его государство полностью поддерживает документ WP/75 и проект Декларации. При этом он признал, что в силу динамично меняющихся условиях безопасности ИКАО нужно проводить постоянную работу с государствами-членами на региональной основе и разработать оперативный план регионального сотрудничества в сфере авиационной безопасности, который включал бы в себя механизмы обмена информацией, передачи технологий и подготовки кадров на постоянной основе.

14. Делегат Уганды отметил, что его государство также поддерживает документ WP/75 и Декларацию, а также предложенные делегатом Бельгии поправки к последней. Отмечая, что вопрос потенциала, особенно в развивающихся странах, определенно указывает на неизменную потребность в поддержке и технической помощи многим развивающимся странам, он заявил, что также поддерживает предложение делегата Нигерии.

15. Делегат Сингапура, указав, что его государство также поддерживает Декларацию, подчеркнул, что Сингапур признает и выражает полное согласие с тем, что это даст импульс как государствам, так и ИКАО заручиться политической волей для противодействия растущей угрозе для безопасности гражданской авиации. Он похвально отозвался о всех, кто собрались для того, чтобы выработать Декларацию. Делегат Сингапура выразил поддержку поправкам, предложенным делегатами Бельгии и Саудовской Аравии, подчеркнув целесообразность привязки Декларации к ICASS, о чем указывалось в выступлении делегата Южной Африки. В связи с обсуждениями темы авиационной безопасности, проходившими на различных форумах, включая Группу экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), он предложил в целях решения проблемы, что проездные документы могут стать средством и инструментом для умышленного проникновения в систему гражданской авиации с целью совершения актов незаконного вмешательства в аэропортах и на борту воздушных судов, вставить в конце п. 5) следующую фразу): "чтобы не допустить использования таких проездных документов для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации". Делегат Сингапура повторил, что угрозы со стороны персонала нельзя игнорировать и что Декларация является одним из средств, с помощью которого государства могут проводить совместную работу по их предотвращению.

16. Делегат Кубы отметила, что ее государство поддерживает Декларацию, а также предложенные поправки в ней. Она повторила, что Куба стремится добиться того, чтобы все было сделано для участия всех государств-членов в конференциях, семинарах и других мероприятиях ИКАО по авиационной безопасности, как на глобальном, так и на региональном уровне. Так как авиационная безопасность – это общая проблема, никто из государств – членов ИКАО не должен быть отстранен от участия в них.

17. Генеральный секретарь указал, что в предстоящем трехлетии ИКАО продолжит работу по организации региональных конференций, хотя и на уровне экспертов, а не министров. Он заверил делегата Кубы, что участие в этих конференциях, организуемых ИКАО, будет открыто для всех государств региона или субрегиона.

18. Делегат Барбадоса выразила полную поддержку проекту Декларации и одобрила замечания, сделанные делегатом Нигерии в отношении технической помощи. При всем одобрении попыток ЕС и ЕКГА улучшить текст Декларации она не смогла согласиться с их предложением исключить слово "новые" из п. 3), так как это создает впечатление об отсутствии в настоящее время каких-либо мер безопасности для защиты объектов аэропортов. Делегат Барбадоса вместо этого предложила заменить слово "новые" словом "усиленные".

19. Делегат Соединенных Штатов Америки, отметив, что его страна также выражает поддержку Декларации ИКАО, поблагодарил Секретариат за кропотливую работу и неустанные усилия по достижению конечного результата, а Совет за комментарии и живое участие в процессе обсуждения. Он также передал благодарность Соединенных Штатов Америки тем государствам, которые приняли у себя четыре региональных конференции по авиационной безопасности, подчеркнув, что без их ведущей роли принятие Декларации было бы невозможным. По мнению США, авиационная безопасность должна оставаться в числе приоритетов на международной арене в силу необходимости в координации международных усилий в целях противодействия угрозам, стоящим перед всеми государствами – членами ИКАО. США поддержали поправки, предложенные делегатом Бельгии от имени ЕС и ЕКГА, Сингапура, Нигерии и Саудовской Аравии.

20. Делегат Алжира, упомянув об участии своей страны в региональной конференции, проходившей в Абудже и Абу-Даби, выразил свою поддержку Декларации, а также другим мерам, способствующим борьбе с терроризмом, в частности, террористическими актами, направленными против гражданской авиации. В отношении на п. 2) он подчеркнул, что в совместных декларациях, принятых на двух вышеупомянутых конференциях, было особо оговорено, что использование современных технологий в целях выявления запрещенных материалов должно осуществляться на основе уважения прав личности, предложив использовать формулировку этих двух конференций в данной Декларации. Что касается п. 7), то делегат Алжира признал, что необходимо расширять использование механизмов сотрудничества, *в частности*, обмена информацией о пассажирах и угрозах для безопасности гражданской авиации, и что такую информацию следует распространять как можно оперативнее. В отношении п. 8) он подчеркнул необходимость установить конкретные критерии для выявления подозрительного поведения с учетом многообразия культур, отметив, что их следует применять на основе взаимного согласия. Делегат Алжира положительно отозвался о предложении делегата Нигерии о том, что вопрос технического сотрудничества необходимо особо подчеркнуть в Декларации.

21. Делегат Аргентины, разделяя позицию, высказанную большинством предыдущих ораторов, выразил поддержку Декларации. То же самое сделал и делегат Австралии.

22. Делегат Камеруна, приветствуя Декларацию, поддержал все инициативы, которые укрепляют авиационную безопасность в мире. Он одобрил поправки, предложенные делегатами Нигерии и Бельгии от имени ЕС и ЕКГА.

23. Делегат Малайзии также поддержал Декларацию и замечания, высказанные делегатом Бельгии, представляющим европейские государства, а также Южной Африкой, Нигерией и Сингапуром. Остановившись на п. 3), он предложил вставить в него ссылку на Приложение 9 *(Упрощение формальностей)* как одного из Приложений, касающихся повышения авиационной безопасности на объектах аэропортов.

24. Делегат Сомали полностью поддержал Декларацию, а также замечания делегата Нигерии.

25. Делегат Непала также поддержал Декларацию и напомнил, что его страна приняла участие в региональной конференции по авиационной безопасности на уровне министров, которая проходила в Токио, выразив позицию своего государства в отношении сотрудничества на мировом и региональном уровне, необходимого для укрепления авиационной безопасности. Как активный партнер Совместной программы по авиационной безопасности Азиатско-Тихоокеанского региона (CASP-AP), Непал считает целесообразным продолжить работу такого механизма регионального сотрудничества. Указав на п. 6) Декларации, делегат Непала предложил изменить предложение

"и оказанию технической помощи" на "по подготовке кадров и оказанию технической помощи, включая эффективную реализацию выводов, сделанных в ходе проверок".

26. Делегат Мексики, одобрив комментарии, высказанные предыдущими ораторами, выразил поддержку Декларации, а также предложенным поправкам к ней. Он заявил, что оказание технической помощи развивающимся странам, предложенное делегатом Нигерии, является весьма целесообразным. Делегат Мексики отметил необходимость определять способность государств использовать передовые технологии в сфере авиационной безопасности, так как на некоторых это может накладывать значительное бремя.

27. Делегаты Мали и Бурунди поддержали Декларацию и поправки, направленные на ее улучшение, в частности, предложенные делегатом Нигерии. Отметив, что вопросу упрощения формальностей уделено в Декларации недостаточно места, делегат Мали обратил внимание на то, что в документе WP/99, представленном Колумбией и рассмотренном Исполнительным комитет на своем предыдущем заседании (EX/2), проблема упрощения формальностей решается в увязке с реализацией мероприятий досмотра.

28. Делегат Канады, выразив безусловную поддержку Декларации со стороны своего государства, поблагодарил делегатов Нигерии, Бельгии (выступавшего от имени ЕС и ЕКГА), а также Саудовской Аравии и Сингапура за предложенные поправки, которые, по его убеждению, приведут к улучшению оказания технической помощи, усилению безопасности и укреплению единства, ответственности и мотивации сообщества в плане обеспечения безопасности.

29. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов, отметив поддержку Декларации его государством, напомнил, что оно помогало в организации состоявшейся в Абу-Даби региональной конференции по авиационной безопасности на уровне министров. Он согласился с комментариями делегата Саудовской Аравии по п. 8) в отношении досмотра сотрудников аэропортов, подчеркнув также необходимость совершенствовать процедуры досмотра пассажиров.

30. Делегат Южной Африки, возвращаясь к своим предыдущим замечаниям к проекту Декларации, предложила заменить в первом абзаце фразу "в свете попытки диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшей место 25 декабря 2009 года, и других угроз гражданской авиации" фразой "в свете нынешних и существующих угроз". При этом она подчеркнула, что Ассамблее не следует ограничиваться инцидентами, освещенными в прессе, и забыть о тех, которые не обратили на себя внимание прессы или о которых не было официально доложено ИКАО. Делегат Южной Африки заявила, что текущая формулировка слишком остро реагирует на это и создает впечатление, что Декларация является результатом инцидента 25 декабря 2009 года.

31. Делегат Кении поддержал Декларацию, а также данную предложенную поправку.

32. Делегат Республики Корея, также поддержав Декларацию, заявил, что ее принятие станет очередным этапом на пути к укреплению авиационной безопасности и противодействию новым и возникающим угрозам для нее в мире. Отметив участие своей страны в региональной конференции по авиационной безопасности на уровне министров, проходившей в марте 2010 года в Токио, он подчеркнул, что Республика Корея приложит все усилия для реализации различных мер, указанных в Декларации, продолжая процесс сотрудничества с ИКАО и Договаривающими государствами в своем регионе. По вопросу укрепления потенциала делегат Республики Корея отметил, что его государство полностью поддерживает общеобразовательные методы подготовки сотрудников безопасности и считает, что необходимым условием для такой подготовки является международное сотрудничество между ИКАО и Договаривающимися государствами.

33. Делегат Сьерра-Леоне одобрил Декларацию и все предложенные поправки.

34. Делегат Судана указал, что, по мнению его государства, в Декларации необходимо уделить больше внимания вопросам укрепления потенциала и технической помощи, в частности, развивающимся странам.

35. Делегат Ганы, поддержав Декларацию, одобрил мнение делегата Нигерии в связи с технической помощью и делегата Южной Африки о том, что в Декларации делается чрезмерный упор на инциденте 25 декабря 2009 года.

36. Делегат Кот-д'Ивуар полностью поддержал Декларацию и рекомендовал принять ее. При этом он также одобрил замечания по укреплению авиационной безопасности на мировом уровне, высказанные делегатами Нигерии, Бельгии (от имени ЕС и ЕКГА), Сингапура и других государств.

37. Делегат Японии, также полностью поддержав Декларацию, похвально отозвался о высказанных предложениях и замечаниях.

38. Делегат Парагвая, поддержав Декларацию, предложил, если это возможно, внести в нее поправку в виде ссылки на подготовку кадров, так как безопасность в гражданской авиации является общей ответственностью.

39. Делегат Барбадоса, несмотря на понимание поднятого делегатом Южной Африки вопроса о возможно чрезмерном упоре на отдельном инциденте и потребности учитывать другие нынешние или существующие угрозы, выступил за то, чтобы сохранить в первом абзаце ссылку на инцидент с рейсом 253 компании "Нортуэст эрлайнз" в качестве примера, а не полностью исключать его из текста Декларации.

40. Наблюдатель от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) полностью поддержал Декларацию, а также предложенные поправки, кроме сделанной делегатом Бельгии от имени ЕС и ЕКГА в отношении п. 7) и исключения слов "в качестве элемента досмотра". Подчеркнув, что, по мнению ИАТА, информация о личных данных имеет важное значение для выявления подозрительных лиц, он рекомендовал заменить слово "досмотра" на слова "выявления подозрительных лиц", указав, что данная поправка будет охватывать действительно необходимую информацию. Выразив благодарность ИКАО, а также Мексике, Японии, Нигерии, Объединенным Арабским Эмиратам за то, что эти страны приняли у себя вышеуказанные важные региональные конференции по авиационной безопасности, наблюдатель от ИАТА подчеркнул готовность своей организации к полноценному участию в таких конференциях в будущем.

41. Подводя итог обсуждениям, Председатель Исполнительного комитета отметил, что Декларация по авиационной безопасности пользуется единодушной поддержкой. Он заверил, что она будет внесена на пленарное заседание в целях принятия с учетом различных предложенных поправок.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха

42. Затем Исполнительный комитет приступил к рассмотрению этого пункта повестки дня, разделив его на две части для облегчения обсуждения: общие положения, авиационный шум, а также местное качество воздуха; и изменение климата. Рассмотрение первой части проходило на основе трех основных рабочих документов, посвященных гражданской авиации и ее влиянию на окружающую среду, динамике авиационного шума и эмиссии двигателей в настоящее время и в будущем, а также Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды – общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха [документ WP/21, /26 и /24 (с учетом исправления № 1)] и дополнительных документов, представленных Индией (WP/270) и Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) [документ WP/108 (только местные экологические последствия)].

43. Представляя документ WP/21, начальник Отдела окружающей среды (C/ENV), также выполняющая функции секретаря Комитета Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), остановилась на деятельности CAEP, включая итоги проходившего в феврале 2010 года восьмого заседания. Она вкратце рассказала о достигнутой договоренности о новом стандарте на No_x, разработке стандарта авиационную эмиссию CO_2, работе по внедрению эксплуатационных и рыночных мер по сокращению авиационной эмиссии, а также о координации данной работы с другими органами ООН и организациями по установлению стандартов в технической сфере. Секретарь CAEP отметила Третий экологический коллоквиум ИКАО, состоявшийся в мае 2010 года, и недавно опубликованный ИКАО второй доклад по окружающей среде.

44. Затем Секретарь CAEP представила документ WP/26 с результатами рассмотрения CAEP целого ряда сценариев в отношении уровня авиационного шума в будущем, местного качества воздуха и эмиссии парниковых газов (ПГ), а также документ WP/24 (с учетом исправления № 1), который содержал проект текста добавлений с A по H включительно к резолюции Ассамблеи № A36-22 *(Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды)*, в который были внесены изменения для отражения событий, произошедших со времени проведения последней Ассамблеи. При этом она подчеркнула, что изменения затронули только добавления A, B, C, F и H.

45. Затем делегат Индии представил документ WP/270, содержащий обзор вопроса о запрете полетов в ночное время в некоторых частях мира и его влиянии на гражданскую авиацию в Индии. Он подчеркнул, что одностороннее введение запрета некоторыми государствами на полеты в ночное время привело к перегруженности маршрутов и аэропортов, а также к недоиспользованию авиационной инфраструктуры в аэропортах назначения в Индии. Запреты полетов в ночное время осложнили проблему защиты окружающей среды, приводя к росту эмиссии газов и шумового загрязнения в дневное время вследствие перегруженности, которая, в свою очередь, в отдельных регионах вызывала а аэропортах назначения задержки или опоздания воздушных судов на земле и в воздухе. Так как, по мнению Индии, исследование CAEP ушло в сторону от главной проблемы, Индия обращается в Комитет с просьбой повторно рассмотреть вопрос запрета полетов в ночное время на основе тщательного изучения, для того чтобы обеспечить устойчивый рост авиационной отрасли, особенно в развивающихся странах.

46. Остановившись на п. 3.1 документа WP/108, делегат Бельгии, выступая от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, подчеркнул, что европейские государства безусловно выступают за устойчивый рост авиации как в развитых, так и в развивающихся странах. Он отметил, что несмотря на длительную историю непрерывных поступательных улучшений в авиационной отрасли в плане топливной эффективности и снижения шума на более тихих, современных воздушных судах, рост воздушного движения опережает эти экологические достижения. Продолжение роста отрасли возможно лишь в том случае, если она будет в состоянии показать, что принимаются дальнейшие меры по снижению ее воздействия на окружающую среду. При всем внимании к проблеме изменения климата, следует также учитывать местные экологические последствия, в частности, авиационный шум и местное качество воздуха. Делегат Бельгии отметил, что такое местное экологическое воздействие по-прежнему накладывает значительные ограничения на рост воздушного движения в перспективе. Подчеркнув, что страны Европы полностью поддерживают постоянные усилия ИКАО по комплексному решению проблем экологии, он также отметил важность учета взаимосвязи между различными видами воздействия, в том числе между авиационным шумом и эмиссией. Страны Европы выступают за масштабную программу действий в связи с экологическим воздействием авиации.

47. Напомнив делегатам, что вопрос запрета на полеты в ночное время поднимался на двух последних Ассамблеях, секретарь CAEP указала, что он подразумевает как технический, так и политический аспект. CAEP занимался изучением технического аспекта проблемы на примере Южной Африки и Индии. По результатам изучения всей совокупности данных, поступивших из соответствующих аэропортов, был сделан вывод о том, что, хотя запрет на полеты в ночное время в европейских странах мог вызвать ночное движение воздушных судов в отдельных изучаемых аэропортах, этому, вероятно, способствовал и целый ряд других факторов, таких как временны́е зоны, экономические расчеты авиакомпаний и спрос со стороны пассажиров. Исследование CAEP было впоследствии изучено и утверждено Советом ИКАО в апреле 2010 года. Секретарь CAEP подчеркнула, что проведение дальнейших исследований в этой области может отвлечь ресурсы CAEP в тот момент, когда ему предстоит заниматься важными проблемами, которые, в частности, связаны с определением стандарта на авиационную эмиссию CO_2 и соответствующих эксплуатационных мер. Тем самым, Секретариат пришел к выводу о том, что при отсутствии других новых элементов, которые могли бы стать предметом его изучения, будет сложно продолжать заниматься проблемой запрета полетов в ночное время.

48. Делегат Южной Африки, выразив поддержку документу WP/270, подчеркнул, что воздушные суда, находившиеся в эксплуатации в условиях отсутствия запрета на полеты в ночное время, например, Боинг-707 и 747, Дуглас ДС-8 и ДС-10, с тех пор заменены на новое поколение воздушных судов, например, Боинг-787 (Dreamliner) и Эрбас-320. Подчеркнув необходимость в дальнейшем изучении проблемы запрета на полеты в ночное время, он указал, что она затрагивает не только Южную Африку и Индию, но и другие страны Южной Америки, Азии и Африки. При этом, признавая ограниченность бюджета, делегат Южной Африки призвал Ассамблею обратиться к CAEP с просьбой вернуться к вышеуказанным исследованиям с учетом технических улучшений воздушного флота.

49. Делегат Аргентины подчеркнул, что предполагаемый стандарт на авиационную эмиссию CO_2 необходимо оценить в свете трех принципов CAEP, в частности, технической осуществимости, экономической целесообразности и получаемых экологических выгод. При этом он выразил опасение, что развивающимся странам будет трудно внедрить стандарт в виду более низкого уровня технического развития по сравнению с развитыми странами и порождаемых им препятствий для роста их авиационной отрасли. Подчеркнув, что стандарт не должен иметь обязательную силу и применяться без какой-либо дифференциации, делегат Аргентины указал, что на отдельные государства не следует налагать конкретные обязательства. Нужно принять во

внимание различия между развитыми и развивающими странами в условиях, возможностях и вкладе в концентрации эмиссии авиационных парниковых газов (ПГ) в атмосфере, которые были признаны Советом в момент безусловного принятия им (187/14) Программы действий, которая была разработана Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК). В этой связи делегат Аргентины предложил включить в предложенное Сводное заявление, содержащееся в документе WP/25, общий пункт по этому вопросу по аналогии с п. 13 вышеуказанной программы действий. Кроме того, он предложил вставить пункт о мерах по поддержке развивающихся стран путем выделения финансовых и технических ресурсов и наращивания потенциала.

50. Напомнив о том, что Аргентина является членом CAEP и Совета, секретарь CAEP подчеркнула, что три вышеупомянутых принципа – техническая осуществимость, экономическая целесообразность и экологические выгоды – учитываются при разработке Комитетом любого стандарта. При этом она указала, что все предложенные CAEP стандарты до их внесения в Совет для первоначального рассмотрения изучаются Аэронавигационной комиссией (АНК). После этого проект стандартов распространяется среди государств – членов ИКАО для получения их замечаний. Затем АНК рассматривает эти замечания, вносит в предложенные стандарты соответствующие изменения и направляет на утверждение в Совет. Секретарь CAEP отметила, что предложенный стандарт по авиационной эмиссии CO_2 призван обеспечить как развивающимся, так и развитым странам возможность приобретать воздушные суда, наиболее приемлемые в экологическом плане.

51. В своем комментарии по проблеме авиационного шума и запрета полетов в ночное время делегат Франции указал на необходимость учитывать ситуацию в крупнейших аэропортах, где частота воздушного движения может составлять 30 секунд. Тем самым, даже если воздушное судно имеет высокие эксплуатационные характеристики все равно нужно учитывать воздействие вызываемого им шума на жителей местностей, примыкающих к таким аэропортам. Подчеркнув важность реализации сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом, делегат Франции указал, что нужно принимать во внимание не только вред, вызванный шумом, но также положительный эффект, оказываемый аэропортами на экономику и развитие государства. Выразив поддержку свою документу WP/108, он также поддержал применение сбалансированного подхода не только к проблеме авиационного шума, но и качества местного воздуха.

52. Делегат Нигерии, поддержав три документа, представленные Советом, выразил свое удовлетворение тем, что в двух документах представлен актуализованный вариант Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды, что позволяет по отдельности обсуждать общие положения, проблему авиационного шума и местного качества воздуха, а также изменение климата. Говоря о документе WP/270, он присоединился к мнению делегата Южной Африки о том, что запрет полетов в ночной время относится к сферам, требующим дальнейшей проработки со стороны ИКАО. Отметив, что международная гражданская авиация является системой мирового масштаба, он подчеркнул, что действия по снижению шума в одной части мира оказывают влияние на положение в других его частях. Согласно выводам CAEP, запрет полетов в ночное время в одном регионе может стать одним из факторов, порождающих ночное воздушное движение в других. В этой связи делегат Нигерии отметил, что, если бы запрет полетов в ночное время был введен повсюду в мире, международная авиация остановилась бы вообще.

53. Делегат Нигерии подчеркнул, что, хотя CAEP занимался изучением технических аспектов проблемы запрета полетов в ночное время, существуют также политические соображения требующие рассмотрения. Подчеркнув необходимость найти способ решения этой проблемы, он указал, что она становится тем более актуальной вследствие возможности компромисса между авиационным шумом, авиационной эмиссией, объемом сжигаемого топлива и воздействием на

качество местного воздуха и изменение климата. Делегат Нигерии отметил, что закрытие многих из перегруженных аэропортов на шесть часов в сутки в связи с запретом полетов в ночное время приводило к снижению их эффективности на 25 %. Он указал, что авиационный шум воздействует на жителей всех местностей вблизи аэропортов, в какой бы части мира они бы ни располагались. Делегат Нигерии указал, что даже если CAEP больше не будет заниматься изучением технических аспектов проблемы запрета полетов в ночное время, Совету следует дополнительно рассмотреть связанные с ней политические вопросы.

54. Делегат Венесуэлы, также одобрив документы WP/21, /26 и /24, отметил усилия Генерального секретаря в связи с руководящей ролью в решении проблемы воздействия авиации на окружающую среду. Несмотря на свое согласие с мнением, выраженным Индией в документе WP/270, он указал на необходимость обеспечить устойчивое развитие гражданской авиации. При этом делегат Венесуэлы согласился с делегатом Нигерии, что меры по снижению авиационного шума в аэропортах, расположенных в одной части мира, подрывают меры, принятые в аэропортах в других его частях. В связи с замечаниями делегата Нигерии он подчеркнул необходимость учета экономических и политических последствий запрета полетов в ночное время. Делегат Венесуэлы признал, что авиационный шум действительно оказывает негативное влияние на качество жизни тех, кто живет вблизи аэропортов и является жертвой шумового загрязнения этого типа. Отметив важность проблемы запрета полетов в ночное время, он указал на целесообразность ее обсуждения в рамках Совета.

55. Делегат Индии указал, что, если ИКАО или CAEP испытывают недостаток средств для проведения дальнейшего анализа целесообразности ограничений в отношении запрета полетов в ночное время, то его страна готова оказать содействие.

56. Делегат Соединенного Королевства поддержал три документа, представленные Советом, а также документ WP/108, представленный Бельгией от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛя. По документу WP/270 он отметил, что запрет полетов в ночное время обусловлен рядом различных причин, и поддержал позицию Секретариата. В настоящее время продолжение работы по анализу ограничений в связи с запретом полетов в ночное время не является приоритетом в свете большой работы, которая уже проведена, и выводов доклада CAEP/8, изложенных в документе WP/21.

57. Делегат Китая отметил, что, несмотря на большое значение гражданской авиации для социально-экономического развития государств, необходимо улучшать качество жизни людей. Поддержав документ WP/270 и одобрив замечания, высказанные делегатами Южной Африки и Нигерии, он указал, что благодаря техническим достижениям авиационная техника за последнее время стала намного менее шумной и что большой прогресс также достигнут в сфере сокращения авиационной эмиссии. Этот прогресс помог государствам поддерживать баланс между развитием своей авиационной отрасли и повышением качества жизни населения. Делегат Китая согласился с тем, что Совету следует дополнительно изучить проблему запрета полетов в ночное время.

58. Делегат Египта одобрительно отозвался обо всех усилиях Генерального секретаря в области улучшения и оздоровления окружающей среды. Будучи развивающейся страной, Египет желает участвовать в этих усилиях, а также в работе других государств – членов ИКАО. Говоря о проблеме авиационного шума, делегат Египта указал, что его страна была вынуждена запретить принимать в своих аэропортах устаревшие воздушные суда, в частности, категории II, в целях сокращения объема воздушного движения, связанного с последними. Это привело к сокращению экономической деятельности в Египте. Причем отдельные национальные эксплуатанты не смогли модернизировать свой воздушный флот, что также способствовало сокращению экономической деятельности.

59. В отношении документа WP/108 делегат Египта признал, что односторонние меры по снижению авиационного шума негативно влияют на развитие гражданской авиации, особенно в развивающихся странах. Это ограничивает деятельность эксплуатантов, приводя к сокращению объема воздушного движения, порождая социально-экономические последствия и, в итоге, способствуя дестабилизации. Подчеркнув, что предназначением ИКАО является содействовать сотрудничеству между всеми государствами, участвующими в аэронавигации, делегат Египта отметил, что даже в случае несовпадения их интересов их следует учитывать при разработке политике регулирования международной гражданской авиации. Он указал, что в соответствии со статьей 24 *(Таможенные пошлины)* Конвенции о международной гражданской авиации, в отношении развивающихся стран не допускается принятие односторонних мер и введение сборов и налогов, в частности, связанных с авиационной эмиссией. С этим мнением согласился представитель Аргентины.

60. Делегат Уганды выразил благодарность Генеральному секретарю и Секретариату за поддержку, оказанную ими CAEP, а также членам CAEP за значительный вклад в его работу. Одобрив документы WP/21, /26 и /24, он признал, что проблему запрета полетов в ночное время следует вынести на рассмотрение Совета для принятия решения о целесообразности продолжения работы в этом направлении.

61. Делегат Непала, выразив поддержку пяти документам, отметил, что в документе WP/270 подняты важные вопросы, в частности, в контексте роста объема движения, как в воздухе, так на земле, а также связанные с эксплуатацией аэропортов в условиях ограничений. Он выразил надежду на то, что ИКАО подготовит рекомендации для поиска практических решений на уровне как экспертов, так и Совета.

62. Делегат Соединенных Штатов Америки поддержала документы, представленные Советом, похвалив Секретариат за текущие усилия по поддержке описанной в них работы. В связи с проблемой запрета полетов в ночное время она выразила благодарность CAEP за проделанную им большую работу. Отметив высокое качество технической работы по изучению этой проблемы, делегат США признала отсутствие признаков того, что ее можно решить путем дополнительной проработки технических аспектов. Она указала, что более целесообразным было бы содействовать обсуждению государствами этой проблемы и поиску оптимальных способов ее решения с учетом сбалансированного подхода к управлению авиационным шумом.

63. Выразив свою озабоченность тем, что делегат Аргентины не полностью осознает последствия своего предложения, делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что Секретарь CAEP ранее объясняла процесс тщательного изучения проектов стандартов всеми государствами – членами ИКАО. Предложение делегата Аргентины может, как представляется, вызвать ситуацию, когда производство воздушных судов в развивающихся странах будет происходить в соответствии с иными стандартами авиационного шума и качества воздуха, чем стандарты, используемые в развитых странах. Делегат США выразила озабоченность тем, что такой шаг может подорвать успешную работу ИКАО по внедрению единых стандартов и подходов, равно как и способность развивающихся стран продавать авиационную технику на мировом рынке. Соединенные Штаты Америки считают, что ИКАО должна сосредоточить усилия на содействии развитию устойчивой авиации и не допускать возникновение препятствий для роста.

64. Наблюдатель от Международного совета аэропортов (МСА) отметил, что, хотя МСА принимал непосредственное участие в подготовке доклада CAEP о запрете полетов в ночное время, он имел возможность представить свои замечания только по экологическим вопросам и не мог комментировать вопросы удобства или спроса со стороны пассажиров или экономические аспекты этой проблемы. МСА занимался вопросом переноса авиационного шума из одного города

в другой и вероятностью определения возможного влияния запрета полетов в ночное время на это. Доклад CAEP не привел к окончательным выводам в связи с отсутствием прямых подтверждений этого. При этом можно говорить о вероятности влияния других факторов, таких как временные зоны, экономические расчеты авиакомпаний и спрос со стороны пассажиров, на объем воздушного движения в ночное время в отдельных изучаемых аэропортах.

65. По итогам обсуждения председатель Исполнительного комитета сделал вывод о широкой поддержке мер, предложенных в представленных Советом документах WP/21, /26 и /24, и о том, что Добавления с A по H включительно к *Сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды – общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха* приняты Комитетом. Члены выразили удовлетворение работой CAEP и выступили за ее продолжение. При этом были предложены различные замечания, которые будут отражены в докладе Исполнительного комитета для пленарного заседания. В связи с тем, что Исполнительный комитет завершил рассмотрение первой части пункта 17 повестки дня, которая касалась общих положений, авиационного шума и местного качества воздуха, Председатель в 11:50 объявил заседание закрытым.

Протокол четвертого заседания
(четверг, 30 сентября 2010 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

Изменение климата

— Авиация и альтернативные виды авиационного топлива

— События в других органах ООН

— Климатически-нейтральная инициатива ООН

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

— Документ, представленный Бахрейном

— Документ, представленный Китаем

— Документ, представленный Колумбией

— Документ, представленный Индонезией

— Документ, представленный Российской Федерацией

— Документ, представленный Южной Африкой

— Документ, представленный Соединенными Штатами Америки

— Документ, представленный Канадой, Мексикой и Соединенными Штатами Америки

— Документ, представленный Коста-Рикой и Испанией

— Документы, представленные Бельгией от имени Европейского союза (ЕС), другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)

— Документ, представленный Кубой и 21 государством – членом Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)

— Документ, представленный 53 Договаривающимися государствами, членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)

— Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) от имени Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международного совета деловой авиации (МСДА) и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)

— Документ, представленный Всемирной туристской организацией (ЮНВТО)

— Документ, представленный Индией

— Документ, представленный МСА

— Международная авиация и изменение климата. Предлагаемая резолюция Ассамблеи

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

1. Делегат Аргентины выступил с кратким пояснением в отношении заявления его делегации (EX/3) о том, что желая поддержать стратегические цели ИКАО по обсуждаемым вопросам и в целях достижения консенсуса он снимает сделанное предложение и присоединяется к консенсусу по документам, принятым на данном заседании.

Авиация и альтернативные виды топлива
события в других органах ООН
Климатически нейтральная инициатива ООН

2. Представляя документ WP/23 и исправление № 1 (*Авиация и альтернативные виды авиационного топлива*), начальник Отдела окружающей среды (C/ENV) подчеркнула значительный прогресс, достигнутый в области разработки альтернативных видов экологичного топлива за счет многочисленных испытательных полетов, формирования новых консорциумов и инновационных исследований по использованию сырья.

3. Второй рабочий документ Совета – WP/27 *(События в других органах ООН)* – был представлен C/ENV. Она указала, что со времени конференции по изменению климата в Копенгагене в отношении авиационного бункерного топлива значительного прогресса достигнуто не было, хотя взаимодействие с другими агентствами ООН для уточнения научного понимания экологического воздействия авиации, поиска путей для сотрудничества и достижения синергии политических процессов для решения проблемы авиационной эмиссии продолжилось.

4. В отношении документа WP/22 *(Климатически-нейтральная инициатива ООН)* C/ENV указала, что почти половина всего объема эмиссии ООН образуется за счет использования воздушного транспорта. Для успеха климатически-нейтральной инициативы ООН и укрепления ведущей роли ИКАО в решении вопросов, связанных с авиацией, решающее значение имеет совершенствование углеродного вычислителя ИКАО и готовность организаций системы ООН использовать его. ИКАО занимается подготовкой своего плана сокращения эмиссии, призванного

обеспечить Организацию важным инструментом для реализации стратегии сокращения эмиссии парниковых газов (ПГ) и укрепления практики управления собственным устойчивым развитием.

5. Делегат Бразилии выразил понимание важности альтернативных видов топлива как части мер по решению проблемы воздействия авиации на изменение климата, которой Бразилия занимается с 1930 года. При этом его страна поддержала усилия в этом направлении посредством организации у себя в ноябре 2009 года совещания по альтернативным видам топлива.

6. Делегат Камеруна отметил, что критерии устойчивости пока еще не приняты и не определены международным сообществом, выразив озабоченность тем, что ошибки, допущенные в добывающей отрасли, могут быть перенесены в эту новую сферу.

7. Делегат Саудовской Аравии, поддержав все усилия, направленные на исследования и разработку различных технологий получения экологически чистых видов топлива, в том числе альтернативных, включая уровень готовности топлива (FRL), подчеркнул, что производство биотоплива не обеспечивает устойчивое развитие. Согласно заключению всех международных экспертов в отношении средне и долгосрочных инициатив вплоть до 2015, 2020, 2030 и 2050 года, ископаемые виды топлива будут по-прежнему преобладать в энергетике, в том числе на транспорте, в течение многих десятилетий, а биотопливо станет дополнением к ископаемым видам топлива, а не альтернативой им. В этой связи используемые формулировки и все термины, указывающие на резолюции, должны точно отражать вспомогательную роль альтернативных видов топлива.

8. Делегат Египта выступил с предложением проводить обсуждение данного пункта с учетом вопроса гарантированной цены и бесперебойных поставок альтернативных видов топлива и их влияния на воздушный транспорт.

9. Делегат Соединенных Штатов Америки выразил поддержку работе ИКАО в сфере альтернативных видов топлива и намеченному курсу. При этом также важно, как отметил делегат Камеруна, чтобы ИКАО не упускала из вида свою информационную роль и опиралась на усилия своих государств-членов и международных организаций, занимающихся вопросами нормативного регулирования и устойчивого развития.

10. Наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что ведущая роль в разработке альтернативных видов топлива для авиации принадлежит отрасли. Вопрос устойчивого развития является приоритетным в плане получения гарантий, что новые виды топлива для авиации не породят те же проблемы, которые возникли при использовании первого поколения биотоплива в автомобильной промышленности. В этой связи все усилия сосредоточены на втором поколении биотоплива на основе культур, не занимающих площади для производства продуктов питания и не отвлекающих на себя дефицитные водные ресурсы.

11. Подводя итог обсуждению этих документов, Председатель выразил благодарность Совету и Секретариату за большой объем работы, проделанной ими за последние несколько лет. В области разработки и распространения альтернативных видов топлива для авиации, в том числе в сфере сотрудничества с другими органами ООН по снижению воздействия международной авиации на изменение климата и реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, был достигнут впечатляющий прогресс, который будет учтен при подготовке обновленного варианта резолюции Ассамблеи A36-22. В этой связи Комитет утвердил меры, предложенные в документах WP/22, 23 и поправке № 1 и 27.

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

12. Затем Исполнительный комитет обратился к документу WP/25 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*), который был представлен C/ENV. Она отметила, что данный документ содержит обзор результатов, достигнутых ИКАО в области сокращения влияния международной авиации на изменение климата, и служит для справки в целях внесения поправок в добавления I–L к резолюции Ассамблеи A36-22.

13. Председатель выразил благодарность Секретариату и Совету за прогресс, который был достигнут при выполнении поручения последней Ассамблеи. Результаты работы Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК), Совещания высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV) и Конференции по альтернативным видам топлива для авиации представляют собой важные этапы по решению проблемы эмиссии ПГ международной авиацией. Затем он объявил о рабочих документах, представляемых по данному пункту повестки дня.

14. Делегат Бахрейна представил документ WP/188 *(Взимание налогов на эмиссию авиационных двигателей)*, указав, что государства и организации опасаются вводить налоги на все авиакомпании, так как это может привести к убыткам для отрасли воздушного транспорта. Такие меры подрывают охрану окружающей среды, так как ИКАО не обеспечила выработку глобального механизма для организации данной работы, поэтому более целесообразным способом сокращения эмиссии является оптимизация маршрутов, реализованная ИАТА.

15. Три документа – WP/181 (*Решение проблемы глобального изменения климата в рамках устойчивого развития международной авиации*), WP/272 (*Оценка возможности достижения углеродно-нейтрального прироста на международном воздушном транспорте к 2020 году*) и WP/304 (*Международная авиация и изменение климата. Предложение по резолюции ассамблеи*) – были представлены делегатом Китая, который подчеркнул четыре момента: ИКАО необходимо придерживаться принципа единой, но дифференцированной ответственности (CBDR), принятого в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН); ИКАО необходимо оказывать государствами содействие для достижения к 2020 году роста топливной эффективности на 2 % в год, а после 2020 года – еще на 2,2 %; для развивающихся государств задача по достижению углеродно-нейтрального прироста является нереалистичной и несправедливой; одностороннее введение каким-либо государством рыночных мер является недопустимым.

16. Следующий рабочий документ – WP/109 (*Авиационная эмиссия*) – был представлен на рассмотрение делегатом Колумбии. Документ был посвящен концепции взаимного согласия, в частности, тому, что все государства должны признавать друг за другом право определять способ наиболее оптимального регулирования авиационной эмиссии своих авиакомпаний, и что ИКАО в рамках своей направляющей роли может решать задачу сокращения авиационной эмиссии путем сотрудничества со своими государствами-членами. Делегат Колумбии также выразил поддержку документу WP/271.

17. Представляя документ WP/216 (*План действий Индонезии по авиации и изменению климата*), делегат Индонезии признал, что без значительного технического прогресса, реализации активной комплексной политики и международного сотрудничества мер, принимаемых в целях уменьшения воздействия на изменение климата, будет недостаточно для решения этой проблемы в условиях растущего воздушного движения. В дополнение к направленному ИКАО государствам

предложению разработать и передать ей план действий с подробным описанием осуществляемых инициатив по регулированию воздействия авиации на изменение климата Индонезия предлагает с целью подготовки рекомендаций в помощь отдельным государствам или группам государств в разработке планов действий использовать пилотные проекты.

18. Делегат Российской Федерации представил документ WP/275 (*Международная гражданская авиация и изменение климата*), в котором рассматриваются различные проблемные вопросы, связанные с реализацией рыночных мер в целях уменьшения эмиссии ПГ, и указывается, что до тех пор, пока на международном уровне под эгидой ИКАО не будет найдено оптимальное решение, государствам следует воздерживаться от одностороннего введения налога на эмиссию ПГ. В рабочем документе также предложено финансировать программы ИКАО в области охраны окружающей среды, включая программы помощи государствам и регионам, за счет добровольных взносов.

19. Делегат Южной Африки представил документ WP/251 (*Позиция Южной Африки по Сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*), в которой выражается поддержка направляющей роли ИКАО в том, что касается влияния международной авиации на изменение климата, и продолжения разработки мер по сокращению авиационной эмиссии, включая содействие развивающимся странам в форме финансирования, передачи технологий и укрепления потенциала. Делегат Южной Африки указал, что рыночные меры должны опираться на принцип CBDR и принцип консенсуса и не допускать односторонних действий.

20. Представляя документ WP/185 (*Экологичные альтернативные виды авиационного топлива*), подробно описывающий достигнутые в США результаты по основным направлениям разработки альтернативных видов топлива и работы в рамках Инициативы по альтернативным видам топлива для коммерческой авиации (CAAFI), делегат Соединенных Штатов Америки приветствовал ключевую роль ИКАО в информационном обеспечении государств для поддержки разработки устойчивых видов авиационного топлива и призвал ИКАО продолжать следить за текущей работы государств и соответствующих международных организаций по анализу жизненного цикла эмиссии ПГ и устойчивости альтернативных видов авиационного топлива. Он также призвал Ассамблею решать вопросы содействия распространению альтернативных видов топлива для авиации с учетом всего спектра политических и практических мер, необходимых для разработки и внедрения устойчивых видов такого топлива, не ограничиваясь мерами нормативно-правового характера.

21. Делегат Мексики представил документ WP/186 (*Более масштабный коллективный подход к решению проблемы эмиссии парниковых газов международной гражданской авиации*), совместно подготовленный Канадой, Мексикой и США, который содержал предложение по двум главным проблемам, стоящим перед Ассамблеей: глобальному подходу к решению проблемы эмиссии ПГ международной гражданской авиацией и базовым принципам, которым будут руководствоваться государства при реализации рыночных мер. При этом он отметил, что предложение направлено на достижение компромисса в виду значения обеих проблем и особых потребностей развивающихся стран.

22. Делегат Коста-Рики от имени Коста-Рики и Испании представил документ WP/240 (*План действий Коста-Рики и сотрудничество между государствами по сокращению эмиссии парниковых газов*) и, призвав обеспечить устойчивое развитие посредством внедрения в авиации более совершенной эксплуатационной технологии, кратко описал предложенный в сотрудничестве с Испанией план действий по сокращению эмиссии ПГ и решению его страной к 2021 году задачи

углеродно-нейтрального прироста. Он также выразил свою поддержку документу WP/216. В свою очередь, делегат Испании подчеркнул два отраженных в документе WP/240 важных момента, заключавшихся в решимости Коста-Рики добровольно поставить перед собой задачу обеспечить углеродную нейтральность к 2021 году и, таким образом, отреагировать на требование принять конкретные меры по противодействию изменению климата. Что касается межгосударственного сотрудничества, Коста-Рика и Испания объединились для разработки плана действий по решению поставленной Коста-Рикой задачи по достижению углеродной нейтральности к 2021 году. Тем самым, международное сотрудничество на межгосударственном уровне и в рамках работы ИКАО является основой для эффективного реагирования на проблему изменения климата. При этом он также одобрил документ WP/216, который во многом совпадал по духу с документом WP/240.

23. Два документа – WP/108 (*Решение проблемы воздействия авиации на окружающую среду в рамках комплексного подхода*) и WP/316 (*Международная авиация и изменение климата: положения de minimis*) – были представлены делегатом Бельгии от имени Европейского союза и его государств-членов, а также другими государствами – членами Европейской конференции по гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем. В документе WP/108 описывается широкий комплекс мер, реализованные в Европе для сокращения эмиссии ПГ. В свете сложностей, которые связаны с выработкой рамочных мер на мировом уровне, документ WP/316 является вкладом в достижение договоренностей на уровне ИКАО по комплексу мер, направленных на сокращение воздействия международной авиации на изменение климата. Делегат Бельгии призвал государства утвердить принцип включения положения *de minimis* в резолюцию Ассамблеи в рамках общей системы, облегчающей принятие эффективных мер по решению проблемы авиационной эмиссии.

24. Делегат Кубы представил документ WP/271, Revision No. 1 (*Усиление лидирующей роли ИКАО в торговле квотами на эмиссию*), подготовленный Кубой и 21 государством – членом Латиноамериканской комиссии по гражданской авиации (ЛАКГА). В нем выражается поддержка руководящей роли ИКАО в плане поиска решений проблемы эмиссии авиационных двигателей на основе поэтапного согласованного подхода при условии недопустимости односторонних действий и признания принципа CBDR во избежание препятствий для социально-экономического прогресса в развивающихся странах.

25. В следующем рабочем документе – WP/187, Revision No. 1 (*Программа действий в области международной авиации и изменения климата*) – представленном на рассмотрение делегатом Южной Африки от имени пятидесяти трех Договаривающихся государств – членов Африканской комиссии по гражданской авиации (АКГА), отражалась точка зрения африканских стран на международную авиацию и изменение климата и содержалось одобрение Программы действий ГМАИК. При этом в нем высказывалось возражение против одностороннего введения государствами или регионами трансграничных рыночных мер в силу необходимости соблюдать принцип CBDR при принятии любых мер по сокращению авиационной эмиссии. В этом рабочем документе подтверждалась направляющая роль ИКАО во всех вопросах в области гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и содержалась просьба к ИКАО оказать содействие развивающимся странам в плане финансирования, укрепления потенциала и передачи технологии для реализации Программы действий и принятия других мер по ограничению или сокращению авиационной эмиссии.

26. Наблюдатель от ИАТА представил документ WP/217 *(Разработка глобальных рамок сокращения эмиссии CO_2, связанной с деятельностью гражданской авиации*), подготовленный ИАТА от имени МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА. В этом документе излагалась дорожная карта по обеспечению топливной эффективности отрасли на период с 2010 по 2020 год и описывался ряд элементов, разработанных отраслью в помощь достижению

углеродно-нейтрального прироста с 2020 года. В нем указывалось, что для того, чтобы направлять реализацию в авиации рыночных мер в связи с эмиссией, срочно нужна глобальная система на основе принципов, установленных ИКАО. Завершая свое выступление, наблюдатель от ИАТА похвалил Генерального секретаря за содержащиеся в документе WP/262 предложения, которые закладывают необходимую основу для продолжения работы в этом направлении.

27. Представляя документ WP/174 (*Заявление в отношении мер по снижению эмиссии парниковых газов на пассажирском воздушном транспорте*), содержащий изложение позиции по снижению эмиссии ПГ на пассажирском воздушном транспорте в целях ее учета при разработке рамочной политики по авиации и изменению климата, наблюдатель от ЮНВТО отметил, что ИКАО, выступая координатором усилий по разработке мер по снижению эмиссии на воздушном транспорте, должна при определении задач и рыночных мер применять более широкий подход по взаимодействию с отраслями, непосредственно затронутыми этой проблемой, например, с такой отраслью, как туризм, а также устанавливать особые условия для наименее развитых, островных или внутриконтинентальных развивающихся государств.

28. Комитет принял к сведению следующие информационные документы по данному пункту повестки дня: WP/117 (*Меры по охране окружающей среды, принятые в секторе гражданской авиации*), который был представлен Индией, и WP/241 (*Аэропорты и регулирование эмиссии парниковых газов*), представленный МСА.

Международная авиация и изменение климата. Предлагаемая резолюция Ассамблеи

29. Генеральный секретарь представил документ WP/262 (*Международная авиация и изменение климата. Предлагаемая резолюция Ассамблеи*), содержащий предложение заменить Добавления с I по L резолюции A36-22 Ассамблеи новым текстом. В документе описывались итоги работы в области изменения климата, проделанной ИКАО после совещания HLM-ENV, а также результаты работы неофициальной группы, созданной Президентом Совета для содействия в подготовке проекта текста резолюции по международной авиации и изменению климата, которая занималась тремя ключевыми вопросами: изучением перспективы реализации более масштабных задач; разработкой системы для принятия рыночных мер и разработкой мер по оказанию помощи государствам. При этом Совет признал четыре ключевых условия, на которые должна опираться работа ИКАО в данной области: недопустимо возлагать обязательства на отдельные государства; принимаемые ИКАО решения не должны затрагивать принципы или переговоры в рамках РКИК ООН; не допускается принимать решения, которые ограничивают или влияют на устойчивое развитие международной авиации в соответствии с положениями Чикагской конвенции; и необходимо определять глобальные решения, которые могли бы распространяться на всех с учетом принципов и положений Чикагской конвенции.

30. Открывая обсуждение, председатель отметил, что, несмотря на различие мнений по некоторым ключевым вопросам о том, что делать дальше для решения проблемы воздействия международной авиации на изменение климата, существует согласие о необходимости обеспечить международной авиации устойчивое будущее. В целях скорейшего согласования текста им было предложено взять за основу проект резолюции, содержащийся в добавлении к документу WP/262, рассмотрев в ходе обсуждения все остальные рабочие документы по данному пункту повестки дня, и создать неофициальную группу на уровне руководителей делегаций или их заместителей для подготовки согласованного текста, вносимого на рассмотрение в Исполнительный комитет. Для того, чтобы в группе были представлены все регионы, он предложил включить в ее состав представителей следующих девятнадцати государств: Австралии, Бельгии, Бразилии, Германии, Индии, Канады, Китая, Мексики, Нигерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Республики Корея,

Российской Федерации, Саудовской Аравии, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Южной Африки и Японии.

31. Делегат Бельгии, а также делегат Канады поддержали это предложение. Высказав свою поддержку, делегат Испании отметил потребность в проработке также концепции *de minimus* с учетом предложений, изложенных в документах WP/108, 186 и 316.

32. Несмотря на свое согласие с направленностью предложения, делегат Сент-Люсии рекомендовал включить в группу Барбадос для учета специфики потребностей англоговорящих островных государств Карибского бассейна.

33. Делегат Китая отметил, что, согласно правил процедуры Ассамблеи, проект резолюции, который предлагается взять за основу для обсуждений, должен быть представлен Советом, а не Секретариатом, и попросил дать правовое разъяснение в этой связи. Он также попросил включить в состав группы больше представителей развивающихся стран по решению делегаций.

34. В ответ на это директор Юридического управления (D/LEB) пояснил что, согласно правилу 30 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации* (Doc 7600), Генеральный секретарь может в любое время предложить рабочий документ по любому вопросу, если таковой рассматривался Ассамблеей или одним из ее вспомогательных органов. Говоря о составе группы, председатель указал, что в нее входят десять развивающихся и девять развитых стран, и повторил, что в ходе обсуждений будут рассматриваться все рабочие документы.

35. Выступая в поддержку этого предложения, делегат Уганды предложил делегациям выбрать представителей для работы в составе группы. Делегат Нигерии высказался за то, чтобы представительство было на высшем официальном уровне. С ним согласился делегат Мексики, отметив, что каждая делегация должна иметь один голос.

36. Делегат Саудовской Аравии отметил, что в п. 2.5 документа WP/25 необходимо внести поправки с учетом п. 1.2 документа WP/262 о том, что Совету не удалось согласовать проект резолюции, которая должна быть вынесена на рассмотрение Ассамблеи, и в этой связи он высказал озабоченность тем, что в документе WP/262 делается акцент на этом проекте резолюции, который, на его взгляд, не отражает оптимальную позицию, тогда как резолюция, представленная в добавлении к документу WP/304, могла бы стать хорошей основой для обсуждения. Что касается состава группы, то, по его мнению, участие в ней не должно быть закрыто ни для каких государств

37. Одобрив замечания, высказанные делегатами Китая и Испании, делегат Колумбии указал на необходимость учета неофициальной группой документа WP/271 Revision No. 1.

38. В виду ограниченности времени делегат Австралии отметил, что текст документа WP/262 целесообразнее взять за основу для работы неофициальной группы, чем альтернативный текст документа WP/304, в котором представлен новый материал, не обсуждавшийся Советом.

39. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что предложение председателя является, по его мнению, конструктивным для продолжения работы, что состав группы является приемлемым, несмотря на то, что развитые страны оказались в меньшинстве, и что предложенный Генеральным секретарем текст целесообразно взять за основу для начала работы. На его взгляд,

проблемы в отношении прозрачности нет, так как все имеют доступ к рабочим документам, а результаты работы неофициальной группы будут рассматриваться Исполнительным комитетом.

40. Председатель указал, что члены неофициальной группы могут взять себе одного советника, а также пригласить к участию в ее работе представителей авиационной отрасли и организаций гражданского общества. Выполнять роль председателя неофициальной группы будет он, а в его отсутствие – член делегации Нигерии, который будут направлять процесс обсуждения.

41. Затем исключительно в информационных целях была показана видеозапись с обращением Исполнительного секретаря РКИК ООН Кристины Фигерес, адресованная собранию.

42. Закрывая заседание, председатель обратился к Секретариату с просьбой передать благодарность Комитета г-же Фигерес за ее обращение.

43. Заседание было объявлено закрытым в 17:15.

Протокол пятого заседания
(пятница, 1 октября 2010 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 11 повестки дня. Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год

   — Документ, представленный Колумбией

   — Документ, представленный Российской Федерацией

   — Документ, представленный Венесуэлой

   — Документ, представленный Республикой Корея

2. Пункт 12 повестки дня. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

3. Пункт 16 повестки дня. Сотрудничество с региональными органами

   — Документ, представленный Бельгией от имени Европейского союза и его государств-членов, а также другим государствами – членами ЕКГА

4. Пункт 10 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы

5. Пункт 19 повестки дня. Управление людскими ресурсами

6. Пункт 20 повестки дня. Кадровая ситуация ИКАО

7. Пункт 21 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

   — Документ, представленный Саудовской Аравией

   — Документ, представленный АКГА

8. Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

   — Документ, представленный Венесуэлой, Египтом, Китаем, Объединенными Арабскими Эмиратами, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Тунисом

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 11 повестки дня. Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год

1. Представляя документ WP/40 Revision No. 1 (*Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год*), Генеральный секретарь отметил, что в программе технического сотрудничества отсутствует равномерное распределение мероприятий по разным географическим регионам, что требует корректировки. В этой связи ИКАО принимает меры по мобилизации ресурсов в целях дальнейшего сокращения этих различий. Для того, чтобы улучшить существующий механизм распределения затрат между Фондом AOSC Управления технического сотрудничества (УТС) и бюджетом Регулярной программы, Совет разработал новую политику возмещения затрат для учета косвенных затрат Регулярной программы, понесенных в связи с оказанием УТС вспомогательных услуг, приняв дополнительные меры в целях повышения готовности решать текущие и новые задачи и осуществления контроля за расходами УТС с тем, чтобы обеспечить сбалансированность результатов за 2010 год и в перспективе. В документе была также представлена информация о проведенной в начале 2010 года реструктуризации УТС в целях повышения эффективности и действенности его работы и содействия улучшению финансового состояния Фонда AOSC.

2. Представляя пересмотренный текст документа WP/93 (*Проведение оценок реализованных проектов технического сотрудничества ИКАО*), делегат Колумбии указала важность проведения государствами и донорами оценок своих реализованных проектов технического сотрудничества в области гражданской авиации с целью определить влияние этих проектов на авиацию и подготовить планы будущих проектов. В этой связи она предложила, чтобы в целях учета таких оценок Секретариат создал механизм, являющийся составной частью проектов технического сотрудничества ИКАО, и выступил на следующей Ассамблее с докладом о результатах, достигнутых в этой области.

3. Представляя документ WP/269 Revision No. 1 (*Актуальные вопросы деятельности и политики ИКАО в области технического сотрудничества*), делегат Российской Федерации выступил с поддержкой УТС в соответствии с решениями, принятыми Советом ИКАО, и инициативами, предложенными Генеральным секретарем, и в целях эффективности предложил Ассамблее утвердить статус УТС как неотъемлемой части Организации. Он подчеркнул необходимость усиления роли региональных бюро ИКАО в процессах инициирования контроля за выполнением проектов во взаимодействии и при участии национальных авиационных администраций стран регионов, а также финансирования пяти базовых должностей УТС из бюджета Регулярной программы Организации.

4. Делегат Венесуэлы представил документ WP/276 (*Показатели эффективности для программы технического сотрудничества*), в котором предлагалось повышать эффективность программы за счет использования показателей, помогающих разрабатывать более целесообразные меры, стратегии и планы на основе определения того, в какой степени реализованные проекты содействовали устранению государствами-членами недостатков в области безопасности полетов, выявленных в ходе реализации ИКАО программы проверок, тем самым обеспечивая связь между стратегическими целями Организации и задачами программы технического сотрудничества.

5. Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/234 (*Расширение разработанной совместно с ИКАО программы подготовки с представлением стипендий Республики Корея*), представленный Республикой Корея.

6. В связи с завершением представления рабочих документов Председатель открыл общее обсуждение по ним.

7. Говоря о документе WP/40, делегат Испании выразил свое удовлетворение работой Совета по улучшению Программы технического сотрудничества. Делегат Испании безоговорочно поддержал пересмотренный документ WP/93, считая абсолютно необходимым сделать так, чтобы оценки реализованных проектов технического сотрудничества были независимыми и прозрачными. В том, что касается документа WP/276, Испания, выражая свою поддержку, рассматривает показатели эффективности как чрезвычайно позитивный вклад, особенно для контроля результатов всего спектра проектов технического сотрудничества, и эти показатели также должны быть привязаны к эффективности и прозрачности. Также, поддерживая документ WP/269 Revision No. 1, Испания признала, что Программа технического сотрудничества является одним из трех фундаментальных элементов ИКАО, и усилия по разработке ее проектов должны быть составной частью работы, проводимой как на уровне штаб-квартиры, так и на региональном уровне. Эту позицию разделил делегат Аргентины.

8. Делегат Соединенного Королевства одобрил замечания Испании в связи с пересмотренным документом WP/93 и 276, однако не согласился с рекомендациями и мерами, предложенными в документе WP/269 Revision No. 1, так как они препятствуют целесообразному выполнению УТС своего предназначения, подрывая гибкость УТС, Совета и государств.

9. Поддерживая замечания делегатов Испании и Соединенного Королевства в отношении мер, предусмотренных в документе WP/276, делегат Румынии подчеркнул важность использования в проектах технического сотрудничества показателей эффективности.

10. Делегат Нидерландов от имени европейских стран подтвердил готовность Европы активно участвовать и вносить вклад в Программу технического сотрудничества в целях помощи тем государствам, которым трудно соблюдать свои обязательства по обеспечению безопасности полетов. Он также подтвердил поддержку европейскими странами глобальной стратегии ИКАО по организации контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с предложениями и инициативами, выдвинутыми ИКАО по реструктуризации УТС для укрепления эффективности и действенности его работы, и новой политики и стратегии по координации проектов технического сотрудничества. Европейские страны одобряют предложения, содержащиеся в пересмотренном документе WP/93 и 276. Выделяя значительную часть своих внешних источников финансирования на все проекты технического сотрудничества, Европа выразила готовность и дальше укреплять сотрудничество с ИКАО посредством более тщательного согласования критериев, методологий и процессов, которые используются для выявления сфер, представляющих интерес. В отношении документа WP/40 Revision No. 1 делегат Нидерландов обратился за разъяснением предложенных мер по разработке единой стратегии реагирования Организации на чрезвычайные ситуации в целях оказания помощи государствам в случае природных катаклизмов или катастроф национального масштаба, а также роли ИКАО в этом широком вопросе.

11. Делегат Египта поддержал все документы по данному пункту повестки дня и все усилия по повышению эффективности Программы технического сотрудничества в виду значения этой программы, особенно для укрепления безопасности полетов в развивающихся странах.

12. Говоря о документе WP/40 Revision No. 1, делегат Саудовской Аравии обратился за разъяснением того, что означает баланс в оказании помощи в зависимости от географического региона; каким образом Генеральный секретарь будет оказывать помощь государствам в случае

природных катаклизмов; и каковы взаимоотношения между бюджетов Регулярной программы и Фондом AOSC. При этом он также выразил поддержку документу WP/269 Revision No. 1.

13. Отметив, что оценка реализованных проектов является прекрасным предложением, которое будет реализовано в предстоящем трехлетии, Генеральный секретарь затем ответил на поднятые вопросы. Он пояснил, что при вступлении в должность он обратил внимание на то, что семьдесят процентов проектов технического сотрудничества реализуются в регионе Южной и Центральной Америки, тогда как, по его мнению, все регионы ИКАО должны пользоваться этой помощью. По просьбе Совета было сделано разграничение между теми проектами, которые государства могут финансировать, и теми, которые они не могут, а в структуре УТС было создано подразделение, в задачу которого входил поиск источников финансирования проектов, для реализации которых государствам действительно нужна помощь. Говоря о бюджете УТС, он указал, что в предыдущем году его дефицит составил примерно 2,5 млн долл. США, однако в настоящее время дефицита нет. Отвечая на вопрос о взаимоотношениях между бюджетом Регулярной программы и бюджетом технического сотрудничества, он сказал, что пять должностей в УТС планируется оплачивать из бюджета Регулярной программы. Что касается природных катаклизмов, то столкнувшиеся с ними государства не могут обращаться за помощью по определению; однако в связи с необходимостью ввести обязательство об участии в их преодолении потребовалась программа мер реагирования на природные катаклизмы.

14. Делегат Никарагуа выступил в поддержку использования в целях оценки проектов понятных и прозрачных показателей, как было предложено в пересмотренном документе WP/93 и 276, а также поддержал предложение документа WP/269 Revision No. 1 об участии региональных представительств в реализации проектов.

15. Делегат Кубы высказал мнение, что предложенные в пересмотренном документе WP/93 и 276 инструменты и показатели оценки проектов являются полезными и важными в плане содействия реализации стратегических целей ИКАО. В процессе технического сотрудничества они обеспечивают чрезвычайно важную связь, поэтому данные предложения заслуживают поддержку Ассамблеи.

16. Делегат Украины поддержал все документы по данному пункту повестки дня, в частности, предложение обеспечить более сбалансирование финансирование программы.

17. Делегат Габона поддержал предложение о использовании в проектах технической помощи в области гражданской авиации оценок их реализации вследствие важности добиться ясного понимания того, что было достигнуто.

18. Делегат Уганды приветствовал документ WP/40 Revision No. 1 и предложение по наращиванию потенциала на уровне региональных бюро, однако, на его взгляд, успех любого проекта зависит от качества его проработки; поэтому для того, чтобы проекты опирались на наиболее актуальную техническую информацию, региональные бюро должны иметь поддержку соответствующих технических кадров. Он указал, что сохраняется потребность в двухстороннем сотрудничестве между государствами. При этом он высказал поддержку стратегии реагирования на чрезвычайные ситуации для оказания помощи государствам в случае природных катаклизмов или катастроф национального масштаба, так как ИКАО может организовать помощь гражданской авиации, которая может требоваться в таких ситуациях.

19. Выступив в поддержку документа WP/40 Revision No. 1, делегат Буркина-Фасо указал, что его государство получило огромную пользу от технической помощи УТС и добилось

значительного прогресса в проведении проверок и приветствует любые меры по улучшению этой программы и обеспечению большей сбалансированности на региональном уровне.

20. Делегат Индии, отметив различные инициативы и позитивные моменты документа WP/40 Revision No. 1, указал на необходимость принять срочные меры по целому ряду вопросов: незаполненные вакансии на руководящие должности УТС; чрезмерные задержки в осуществлении проектов; требование Совета обеспечить интенсивный мониторинг и оценку проектов. Так как ему неизвестно об участии региональных бюро в осуществлении надзора за реализацией проектов, Совету следует изучить действующую в ИКАО структуру надзора за осуществлением Программы технического сотрудничества. Он считает необходимым сделать четкое разграничение между бюджетом Регулярной программы и Фондом AOSC, так как, на его взгляд, финансирование руководящих должностей в УТС из средств бюджета Регулярной программы ослабит Программу технического сотрудничества в связи с тем, что для надзора за реализацией последней требуются сотрудники, которые будут заниматься только этой задачей.

21. Делегат Соединенных Штатов Америки выразил одобрение и поддержку мерам по оптимизации и повышению эффективности Программы технического сотрудничества, которые предусмотрены в документе WP/40 Revision No. 1, пересмотренном документе 93, а также 276. При этом, остановившись на документе WP/269 Revision No. 1, он также выразил озабоченность США в связи с финансовым бременем, которое ляжет на Организацию в предстоящем трехлетии вследствие ограниченности бюджета, одобрительно отозвавшись о работе Генерального секретаря и Совета по координации своих усилий для обеспечения соответствующего баланса в отношении финансирования всех мероприятий Организации.

22. Отвечая на замечания делегата Индии по вопросу задержки некоторых проектов, Генеральный секретарь отметил значительный прогресс в реализации мероприятий технического сотрудничества по сравнению с прошлым годом. После реструктуризации УТС следующим шагом станет обеспечение оперативного реагирования на запросы государств; как ожидается, в течение ближайших месяцев руководящий штат УТС будет полностью укомплектован, причем он заверил, что мероприятия УТС не будут финансироваться из бюджета Регулярной программы.

23. Завершая рассмотрение пункта 11 повестки дня, председатель отметил, что проект доклада по итогам обсуждения будет подготовлен для его рассмотрения Комитетом на следующем заседании.

Пункт 12 повестки дня. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

24. Директор Авиатранспортного управления (D/ATB) представил документ WP/65 и добавление № 1 (*Деятельность в рамках международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)*), содержащий доклад о деятельности ММФБП со времени 33-й сессии Ассамблеи, в том числе оценку работы и ревизованную финансовую отчетность согласно требованию резолюции Ассамблеи A36-5. Директор D/ATB отметил, что к настоящему времени утверждено 22 субсидии на общую сумму 2,8 млн долл. США в пользу 83 государств. Однако с 2005 года, несмотря на призыв ИКАО участвовать в ММФБП, отмечается сокращение взносов со стороны государств, и поэтому ожидается, что Совет проведет обсуждение вопроса о возможной ликвидации ММФБП и одновременно предложения отнести цели ММФБП к компетенции вновь создаваемого Фонда по обеспечению безопасности полетов (SAFE).

25. В связи с отсутствием замечаний по документу WP/65 и добавлению № 1 Комитет принял к сведению содержание указанных документов, призвав участников пленарного заседания сделать то же самое.

Пункт 16 повестки дня. Сотрудничество с региональными органами

26. Генеральный секретарь представил документ WP/28 (*Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации*), содержащий описание программы ИКАО по региональному сотрудничеству. В добавлении A изложены принципы, цели и мероприятия политики в области регионального сотрудничества в рамках, указанных в добавлении B. В добавлении C к документу WP/28 содержался проект резолюции, позволяющей ИКАО проводить совместную работу в новую эпоху регионального сотрудничества с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации.

27. Председатель, указав, что представленный Бельгией от имени Европейского союза и его государств-членов, а также другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации документ WP/100 (*Деятельность по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности*) снят с обсуждения данного пункта повестку дня, открыл обсуждение.

28. Делегат Барбадоса задал вопрос, охватывают ли содержащиеся в проекте резолюции региональные организации региональные органы надзора за деятельностью гражданской авиации, указав, что он поддержит резолюцию при этом условии. Подтвердив, что это так, Генеральный секретарь отметил, что отсутствие региональных организаций гражданской авиации в Азиатско-Тихоокеанском регионе не является препятствием для создания партнерств.

29. Поддержку документу WP/28 и содержащемуся в добавлении C проекту резолюции выразили делегаты Аргентины, Саудовской Аравии и Индии, которые похвалили ИКАО за работу по укреплению взаимоотношений с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации и приветствовали замечание Генерального секретаря в связи с отсутствием региональной организации в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также одобрительно отозвались о работе Президента по неофициальному содействию в создании такого органа. Также выразив свою поддержку документу WP/28, делегат Уганды попросил разъяснить, какого уровня должны быть эти организации – например, субрегионального уровня – чтобы они могли участвовать в таких соглашениях. Указав на имеющиеся ограничения, Генеральный секретарь, тем не менее, выразил свою уверенность в перспективах регионального сотрудничества и подчеркнул, что охват будет максимально широким.

30. В связи с отсутствием других замечаний, Комитет постановил рекомендовать Ассамблее принять проект резолюции в том виде, в котором он представлен в добавлении C к документу WP/28.

Пункт 10 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы

31. В своем выступлении Президент Совета разъяснил, что традиционно Комитету представляется сводная информация, содержащаяся в годовом докладе за истекшее трехлетие, а также доклад за первую половину года проведения Ассамблеи. Однако в целях дальнейшего улучшения порядка работы Ассамблеи и выделения дополнительного времени для заседаний эту практику планируется прекратить. Делегатам было предложено ознакомиться с *Годовым докладом Совета за 2007 год* (Doc 9898), *Годовым докладом Совета за 2008 год* (Doc 9916) и *Годовым*

докладом Совета за 2009 год (Doc 9921) и приложением к нему, размещенным на общедоступном сайте ИКАО.

32. В связи с отсутствием замечаний Председатель поблагодарил Президента Совета за всю работу, проделанную им от имени ИКАО.

Пункт 19 повестки дня. Управление людскими ресурсами

33. Представляя документ WP/38 и исправление № 1 (*Управление людскими ресурсами*), содержащий краткое описание текущих мер по улучшению управления людскими ресурсами в масштабе Организации, директор Административного управления (D/ADB) отметила значительный прогресс в плане роста справедливости, равенства, прозрачности, эффективности и экономичности в масштабе ИКАО, достигнутый за счет комплексного пересмотра и актуализации Кодекса службы ИКАО, модернизации политики и порядка привлечения кадров; разработки и реализации новой системы управления производительностью, и модернизации административных процессов с помощью новых технологий. Однако реформа и модернизация в сфере управления людскими ресурсами – это непрерывный процесс, в котором важно сделать так, ИКАО сохраняла свою привлекательность как работодатель и способность привлекать, сохранять и обеспечивать мотивацию кадров, необходимых для достижения своих целей.

34. Отзываясь о работе Секретариата по улучшению политики и практики управления кадрами, делегат Соединенного Королевства указал на важность содействовать соблюдению деловой этики, которая является важным элементом любой организации, и в этой связи Секретариату необходимо безотлагательно провести соответствующую работу. Поддержав это замечание, делегат Венесуэлы одобрил проводимую Генеральным секретарем работу по неуклонному улучшению управления людскими ресурсами.

35. Высказав благодарность Секретариату ИКАО за усилия по укреплению людских ресурсов, делегат Непала отметил трудности, испытываемые развивающимися странами в плане предложения адекватных стимулов для привлечения и сохранения квалифицированных кадров, а также отсутствие комплексной политики смены ключевых кадров, выходящих на пенсию. Кроме того, необходимо также выделять ресурсы на подготовку инструкторов, и в этой связи любые рекомендации, программы и услуги ИКАО будут восприняты с огромной благодарностью.

36. Также выразив свою благодарность, в частности, за актуализацию Кодекса службы ИКАО, делегат Индии предложил применять строжайшую политику оценки эффективности труда, особенно при продлении контрактов. Кроме того, он поблагодарил сотрудников ИКАО, возглавляемых Генеральным секретарем, за компетентность и профессионализм, выразив при этом надежду, что Совет продолжит свою работу по дальнейшему улучшению процесса управления людскими ресурсами.

37. Поддержав документ WP/38 и исправление № 1, делегат Камеруна отметил, что, как показывает политика ИКАО по набору кадров, ни у одного региона или государства нет монополии на компетентные кадры, и что эту политику следует распространить на набор кадров в региональные бюро.

38. Отзываясь на замечание по поводу деловой этики, директор D/ADB объяснила, что проект документа по деловой этике находится в процессе разработки, после чего будет в 2011 году внесен в Совет в целях утверждения и реализации, и что вопрос справедливого географического

представительства (СГП) будет рассмотрен при обсуждении документа WP/39, представленного в рамках пункта 20 повестки дня.

39. В связи с отсутствием других замечаний, Комитет принял к сведению содержание документа WP/38 и исправления № 1, рекомендовав пленарному заседанию предложить Ассамблее принять конкретные действия, указанные в краткой справке данного рабочего документа.

Пункт 20 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО

40. Директор D/ADB представила документ WP/39 и исправление № 1 (*Кадровая ситуация в ИКАО*), отметив следующее: хотя на протяжении 2007, 2008 и 2009 года общая численность состава не изменилась, в отношении специалистов и более высоких категорий персонала наблюдался переход от кадровых должностей и постоянных назначений в пользу внебюджетных должностей и временных назначений; незначительно увеличилось число государств, представленных на должностях, которые подлежат справедливому географическому представительству; в 2008 и 2009 году более половины внешних кандидатов, назначенных на посты, подлежащие СГП, были выдвинуты непредставленными государствами и государствами с уровнем представительства ниже желаемого, а установленный Советом плановый показатель по СГП был превышен; общая доля женщин, занимающих в ИКАО должности специалистов и более высоких категорий, по-прежнему увеличивалась и по состоянию на 31 декабря 2009 года достигла 31,5 %; при этом наблюдалось старение кадров ИКАО.

41. Поддержав документ WP/39 и исправление № 1, а также работу Консультативного совета ИКАО по гендерному равенству и гендерной справедливости, делегат Австрии похвально отозвался об усилиях ИКАО в отношении СГП и гендерного равенства, но при этом отметил, что нужно продолжать работу в этом направлении и что государствам следует способствовать тому, чтобы женщины подавали заявления на соискание должностей в ИКАО.

42. В связи с отсутствием других замечаний, Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию предложить Ассамблее предпринять действия, указанные в краткой справке документа WP/39 и исправлении № 1.

Пункт 21 повестки дня. Повышение эффективности и действенности работы ИКАО

43. Документ WP/34 (*Повышение эффективности и действенности ИКАО. Прогресс в деле улучшения методов работы Организации*) представила директор D/ADB, которая при этом отметила, что Организация продолжает критически оценивать методы своей работы в целях постоянного повышения ее эффективности и действенности, и что в настоящее время приняты или планируются к реализации в предстоящем трехлетии серьезные меры по улучшению процессов управления, по повышению эффективности работы Секретариата и качества услуг, оказываемых государствам-членам, а также по модернизации административных процедур.

44. Затем два рабочих документа представил делегат Саудовской Аравии. В первом из них – WP/305 *(Предложение о проведении сессий Ассамблеи ИКАО каждые два года*) содержалось предложение повысить эффективность и действенность решения технических и политических проблем, стоящих перед гражданской авиацией, путем проведения сессий Ассамблеи ИКАО, в соответствии с практикой других специализированных учреждений ООН, каждые два года в течение не более трех недель, а также об утверждении бюджета Организации на два года для совершенствования процесса планирования.

45. Во втором рабочем документе – WP/306 (*Повышение эффективности и действенности ИКАО*) – содержались предложения по улучшению внутренних методов работы ИКАО применительно к деятельности Комитета по людским ресурсам. В целях повышения эффективности процесса назначений предлагалось сохранить Комитет по людским ресурсам лишь в качестве временного органа, наделенного функциями надзора за процессом назначений.

46. Делегат Египта от имени пятидесяти трех Договаривающихся государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации представил документ WP/123 Revision No. 1 (*Положение региональных бюро ИКАО, расположенных в Африке*), в котором говорилось о важной работе, проводимой региональными бюро ИКАО, в частности, о помощи странам региона AFI. Делегат Египта подчеркнул, что региональным бюро ИКАО в Африке необходимо выделять адекватный объем ресурсов в свете физических и социально-экономических условий региона, а также специфики его потребностей.

47. Генеральный секретарь выступил с исходной информацией для Исполнительного комитета, которую следовало принять к сведению при рассмотрении документа WP/305. В статье 48 Чикагской конвенции указано что очередные сессии Ассамблеи проводятся не реже одного раза в три года, а в статье 50 a) содержится требование об избрании Совета Ассамблеей каждые три года. В соответствии с резолюцией Ассамблеи A16-13, проведение очередных сессий Ассамблеи с трехлетней периодичностью следует считать нормальной практикой Организации с учетом того, что промежуточные чрезвычайные сессии могут созываться по решению Ассамблеи или Совета. Наконец, Рабочая группа Совета по вопросам управления (WGOG) рассматривала вопрос периодичности сессий Ассамблеи с учетом бюджетных ограничений и при этом было единодушно решено по-прежнему проводить очередные сессии каждые три года, но при этом предусмотреть определенный механизм пересмотра бюджета в течение трехлетия в целях обеспечить большую степень гибкости и возможность реагировать на меняющиеся обстоятельства.

48. Делегат Соединенного Королевства предложил в случае передачи содержащегося в документе WP/305 предложения в Совет для дальнейшей работы рассматривать его на объективной основе путем изучения дополнительных изменений, могущих улучшить процессы управления как Совета, так и Ассамблеи, отметив, что предложение Саудовской Аравии приведет к фундаментальным изменениям порядка работы ИКАО.

49. Выразив одобрение мнениям, высказанным Генеральным секретарем и делегатом Соединенного Королевства, делегат Мексики указал, что подготовка Ассамблеи связана с большим объемом административной работы, которая может отвлечь Организацию от главной цели – повышения уровня безопасности полетов. Что касается документа WP/306, то, на его взгляд, решение в отношении оптимального способа управления работой комитетов при Совете является прерогативой самого Совета.

50. Делегат Венесуэлы безусловно поддержал документы WP/34 и 305 и высказался в поддержку мнений делегатов Мексики и Соединенного Королевства. Он также придерживается мнения об исключительной важности учета вопросов, поднятых в документе WP/123 Revision No. 1.

51. Говоря о документе WP/34, делегат Российской Федерации приветствовал данную инициативу, направленную на повышение эффективности и действенности работы Организации за счет внедрения новых технологий, однако отметил, что важно учитывать реальную ситуацию и что эффективность следует рассматривать не только в плане сокращения затрат, но и повышения

качества. Он поддержал документ WP/123 Revision No. 1 как соответствующий текущей политике ИКАО и согласился с замечаниями делегатов Соединенного Королевства и Венесуэлы в связи с документами WP/305 и 306, выразив мнение, что эти вопросы являются сложными и заслуживают тщательного изучения.

52. Делегат Южной Африки поддержал документ WP/34, а также WP/123 Revision No. 1, отметив важность выделения ресурсов региональным бюро в целях обеспечения неуклонного развития авиации и устойчивости воздушного транспорта.

53. Говоря о документе WP/123 Revision No. 1, Генеральный секретарь доложил, что региональные бюро в Каире, Найроби и Дакаре полностью укомплектованы и что в соответствии с программой ACIP в предстоящем трехлетии планируется дополнительно ввести четырех сотрудников, ответственных за безопасность полетов, в состав бюро в Найроби и трех – в состав бюро в Дакаре, на что выделено 4 млн кан. долл.

54. Делегат Уганды выразил Генеральному секретарю благодарность за проделанную работу в этой области, полностью поддержав документ WP/123 Revision No. 1. Он приветствовал предложение Саудовской Аравии, отметив необходимость помнить о том, что рост периодичности Ассамблей сократит имеющееся у Генерального секретаря и государств время на реализацию соответствующих решений.

55. Отвечая на содержащееся в документе WP/306 предложение, директор D/ADB пояснил, что в Приложении 4 к новой редакции Кодекса службы ИКАО установлен упрощенный порядок работы Комитета по людским ресурсам, который может созывать свои заседания в любое время как в период, так и после сессии Совета, и что программа его работы подлежит передаче в Совет на утверждение.

56. В связи с тем, что Комитет завершил рассмотрение пункта 21 повестки дня, Председатель сообщил, что проект доклада по итогам обсуждения будет подготовлен для его рассмотрения Комитетом на следующем заседании.

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

57. Делегат Российской Федерации представил документ WP/237 (*Политика ИКАО в области языкового обслуживания*), подготовленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Египтом, Китаем, Объединенными Арабскими Эмиратами, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Тунисом, в котором выражается озабоченность в связи с существующей политикой ИКАО в отношении языкового обслуживания, подкрепленная анализом отрицательных последствий практикуемой в последнее время передачи переводов на внешний подряд, и предлагается ряд мер, направленных на восстановление в ИКАО как в специализированном учреждении ООН принципа многоязычия, в том числе постепенная замена внешнего подряда в периоды пиковой нагрузки набором временных сотрудников, и обеспечение того, чтобы объем переводов, передаваемых на внешний подряд не превышал средних показателей по учреждениям системы ООН. В добавлении к рабочему документу был также предложен проект резолюции, заменяющей резолюцию Ассамблеи A31-17.

58. Отметив, что озабоченность, выраженная в документе WP/237, со всей серьезностью воспринимается Организацией, Генеральный секретарь указал, что в случае утверждения бюджета на предстоящее трехлетие Ассамблеей он получит указание реализовать

определенное количество предложений этого рабочего документа в соответствии с тем, что указано в приложении 5 к этому бюджету. В связи с предложением поручить Генеральному секретарю ИКАО предоставить реестр специалистов, привлекаемых к языковому обслуживанию на основе внешнего подряда, отметил, что это микроменеджмент его работы и дополнительная нагрузка, не приносящая никакой пользы, а предложение обеспечить безусловное распространение публикаций Организации на всех рабочих языках ИКАО совершенно невозможно выполнить, так как такое распространение осуществляется с учетом определенных установленных критериев.

59. Делегат Кубы безоговорочно поддержал документ WP/237, отметив предложение аналогичных мер в документе WP/134, представленном группой ЛКГА Технической комиссии, по вопросу выделения достаточного объема средств для финансирования переводов справочных материалов, связанных с безопасностью полетов.

60. Делегат Соединенных Штатов Америки поддержал ряд элементов предложенной резолюции касательно практики других учреждений системы ООН в решении аналогичных проблем, приветствовав предложение, содержащее призыв к государствам-членам внести свой собственный вклад в эту работу. При этом он указал на необходимость поиска оптимальных способов движения вперед и разделил мнение Генерального секретаря в отношении микроменеджмента; необходимость в принятии данного проекта резолюции требует тщательного рассмотрения, особенно по пункту 7 в отношении целесообразности разработки и реализации Советом или Секретариатом системы контроля качества. По его мнению, обсуждение данного вопроса связано с обсуждением пункта 21 повестки дня в отношении пересмотра процесса управления ИКАО, и при этом он приветствовал замечания делегата Российской Федерации о необходимости предпринимать усилия по повышению эффективности Организации.

61. Признавая важность лингвистического обслуживания службы для ИКАО, делегат Соединенного Королевства выразил благодарность делегату Российской Федерации и другим авторам документа WP/237. Однако, по его мнению, в соответствии с приложением 5 к бюджету Генеральному секретарю уже выданы указания и предоставлены необходимые полномочия для оценки политики в отношении переводческой службы в целом, что в сочетании с надзором со стороны Совета является более эффективным способом движения вперед. Он рекомендовал предложить Генеральному секретарю доложить о результатах, достигнутых в области лингвистического обслуживания, а в случае необходимости вынести на рассмотрение очередной Ассамблеи пересмотренную резолюцию, утвержденную Советом.

62. Делегат Испании разделил мнение о том, что в ИКАО должна быть качественная переводческая служба; считая многоязычие чрезвычайно важным фактором для многосторонней организации, он предложил учесть замечания по данному пункту при внесении поправок в проект резолюции.

63. В связи с завершением обсуждений председатель сказал, что в проект резолюции, предложенный в добавлении к документу WP/237, будут внесены изменения с учетом различных замечаний и что он будет представлен на рассмотрение в Комитет вместе с проектом доклада о рассмотренных вопросах до того, как он будет вынесен на пленарное заседание. В связи с просьбой делегата Российской Федерации, желающего точнее понять, какие замечания могут быть предложены в качестве поправок к проекту резолюции, председатель предложить ему работать с Секретариатом по подготовке текста.

64. Заседание было объявлено закрытым в 17:15.

Протокол шестого заседания
(понедельник, 4 октября 2010 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1.		Утверждение проекта текста общего раздела доклада Исполнительного комитета пленарному заседанию
2.	Пункт 10 повестки дня.	Годовые отчеты Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
3.	Пункт 11 повестки дня.	Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
4.	Пункт 12 повестки дня.	Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
5.	Пункт 13 повестки дня. Пункт 14 повестки дня. Пункт 15 повестки дня.	Политика в области авиационной безопасности Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) Поддержка внедрения и развития (ПВР) — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
6.	Пункт 16 повестки дня.	Сотрудничество с региональными органами — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
7.	Пункт 17 повестки дня.	Охрана окружающей среды — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию *(Раздел об общих положениях, авиационном шуме и местном качестве воздуха)*
8.	Пункт 19 повестки дня. Пункт 20 повестки дня.	Управление людскими ресурсами Кадровая ситуация в ИКАО — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
9.	Пункт 21 повестки дня.	Повышение эффективности и действенности ИКАО — Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

10. Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

— Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Утверждение проекта текста общего раздела доклада Исполнительного комитета пленарному заседанию

1. Комитет рассмотрел и утвердил к вынесению на пленарное заседание материалы по общему разделу доклада, содержащиеся в документе WP/343, с учетом следующих изменений: указать во втором предложении п. 1, что все заседания Исполнительного комитета созывались под председательством председателя Ассамблеи; в п. 2 включить Сомали в перечень Договаривающихся государств, представленных на всех или некоторых заседаниях Комитета.

Пункт 10 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

2. Комитет рассмотрел проект текста доклада по пункту 10 повестки дня, также содержащийся в документе WP/343, и утвердил его без изменений к вынесению на пленарное заседание.

Пункт 11 повестки дня. Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

3. Предметом рассмотрения Комитета был документ WP/344, содержащий проект текста доклада по данному пункту повестки дня.

4. Комитет согласился с предложением делегата Колумбии внести изменения в п. 11.3 путем добавления после слова "создать" слов "и реализовать". С учетом замечаний делегата Уганды, поддержанных делегатом Боливии, он также согласился внести изменения в первое предложение п. 11.9, заменив фразу " с уверенностью можно предположить, что" фразой "важно, чтобы".

5. С учетом предложения делегата Испании, поддержанного делегатами Венесуэлы и Аргентины, Комитет согласился внести изменения во второе предложение п. 11.10, исключив из него слова "независимой и", а также заменить в третьем предложении слова "механизм или стандартную процедуру" словами "независимый механизм оценки и стандартную процедуру".

6. С учетом замечаний делегата Венесуэлы, поддержанных делегатом Аргентины, Комитет также согласился внести изменения в первое предложение п. 11.11, добавив в конце его фразу "а также помощь в выработке политики и стратегии Организации в области технического сотрудничества".

7. С учетом вышеуказанных поправок, Комитет утвердил содержащийся в документе WP/344 проект текста доклада по пункту 11 повестки дня для вынесения на пленарное заседание.

Пункт 12 повестки дня. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

8. Комитет рассмотрел содержащийся в документе WP/341 проект текста доклада по пункту 12 повестки дня и утвердил его без изменений к вынесению на пленарное заседание.

Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности
Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)
Пункт 15 повестки дня. Поддержка внедрения и развития (ПВР)

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

9. Предметом рассмотрения Комитета был документ WP/297, содержащий проект текста доклада по данным пунктам повестки дня.

10. При рассмотрении проекта текста в связи с пунктом 13 повестки дня о политике в области авиационной безопасности Комитет принял предложение Генерального секретаря внести изменения во второе предложение п. 13.30, заменив слова "широкую и полную поддержку" словами "единодушную поддержку" с тем, чтобы окончательная формулировка была следующей: "Комитет выразил единодушную поддержку проекту Декларации…". Кроме того, Комитет принял предложение Генерального секретаря внести изменения в последнюю строку п. 5) проекта декларации по авиационной безопасности на английском языке, заменив слово with словом against с тем, чтобы окончательная формулировка была следующей "acts of unlawful interference against civil aviation", а также внести изменения в последнюю строку п. 9), добавив точку с запятой после слова employees.

11. В связи с п. 13.1, в котором говорилось о "предлагаемом принятии Декларации по авиационной безопасности, подготовленной в связи с попыткой диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшей место 25 декабря 2009 года, делегат Камеруна указал, что, в его понимании, здесь должна использоваться обобщенная формулировка в соответствии с тем, что обсуждалось на предыдущем заседании Комитета (EX/3).

12. Генеральный секретарь напомнил, что, хотя определенное число делегатов ранее высказывало свое намерение исключить ссылку на указанную попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", другие делегаты выступали за то, чтобы сохранить ее в связи с тем, что в предыдущих декларациях по авиационной безопасности указывалось на уничтожение рейса 193 авиакомпании "Пан Американ" 21 декабря 1988 года, а также на инциденты с участием других авиакомпаний, например, UTA. При этом он подчеркнул, что в первом абзаце проекта Декларации Ассамблея признала необходимость повышения авиационной безопасности во всем мире в свете непрекращающейся угрозы для гражданской авиации, "включая" попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз" 25 декабря 2009 года. Таким образом, упоминаемый здесь рейс 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз" не является единственным рейсом, подвергшимся попытке диверсии; напротив, тем самым, приводится общая ссылка на угрозы для гражданской авиации на примере рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", который, будучи самым последним событием, поднимает новые проблемы, связанные с авиационной безопасностью. В данном вопросе каждая из сторон

представила свою аргументацию, и при этом было решено, что ссылку на рейс 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз" можно оставить.

13. В отношении п. 13.3 делегат Колумбии предложил внести в него поправки в целях отражения мер, предложенных в п. 3.1 b) документа WP/99, представленного его государством, а именно, создания рабочей группы в составе экспертов государств для подготовки меморандума о взаимопонимании для того, чтобы установить минимальные приемлемые стандарты авиационной безопасности и процедуры контрольных проверок для механизмов обеспечения контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута.

14. Выступая от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), делегат Бельгии выразил полную поддержку проекту Декларации по авиационной безопасности в том виде, в котором он представлен в документе WP/297. В связи с п. 13.25 проекта текста доклада он предложил заменить слово "действий" либо словом "задач", либо словом "усилий". Отметив, что ссылка о включении Плана действий в области авиационной безопасности в регулярный бюджет ИКАО, которая была указана в предыдущих Сводных заявлениях о постоянной политике ИКАО, касающихся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, не включена в проект Сводного заявления (резолюция 13/1), указанный в п. 13.31, делегат Бельгии задал вопрос, является ли это упущение непреднамеренным или обусловленным определенными причинами.

15. В этой связи Генеральный секретарь отметил, что в п. 13.22 указано, что Комитет рекомендует "принять меры для обеспечения того, чтобы программа работы ИКАО в области авиационной безопасности и впредь финансировалась в рамках установленных параметров Регулярной программы, а государствам настоятельно предлагается делать добровольные взносы в форме людских и финансовых ресурсов, по мере возможности, для обеспечения эффективности системы авиационной безопасности на глобальной основе". Делегат Бельгии удовлетворился формулировкой данного пункта в том смысле, что сохраняются не только все существующие инициативы, но и все действующие договоренности о добровольных взносах. При этом делегат Барбадоса подчеркнул, что в связи с важностью вопроса продолжения финансирования достигнутое взаимопонимание необходимо отразить в Добавлении C к проекту резолюции 13/1.

16. Остановившись на п. 8 добавления D к проекту резолюции ("*Осуждает* все случае, когда Договаривающееся государство не выполняет своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задержанного воздушного судна, либо незамедлительной выдаче или передаче компетентным органам дела в отношении любого лица, обвиняемого в совершении акте незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;"), делегат Саудовской Аравии предложил заменить слово "либо", следующее после слова "судна", словом "и" для отражения того, что, в соответствии с Гаагской конвенцией 1970 года, государство не имеет права выбирать между возвратом удерживаемого воздушного судна и передачей дела компетентным органам или выдачей предполагаемого обвиняемого. При этом он предложил внести изменение в п. 8, вставив ссылку на передачу дела компетентным органам до ссылки на передачу.

17. Напомнив о недавнем ложном донесении в связи с безопасностью международного рейса, следующего из Канады в Пакистан, делегат Малайзии предложил ввести в добавление D к проекту резолюции 13/1 новый пункт постановляющей части, осуждающий ложные донесения об угрозе для гражданской авиации и призывающий Договаривающиеся государства наказывать тех, кто совершает подобные действия, во избежание перебоев в деятельности гражданской авиации.

18. Делегат Нигерии отметил, что, как было согласовано в процессе рассмотрения проекта резолюции Комитетом (*см.* A37-Min. EX/3, п. 9), он передал Секретариату следующий предложенный текст по вопросу оказания технической помощи, составленный в соответствии с документом WP/247, который был подготовлен 53 Договаривающимися государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА): "Мы призываем ИКАО и ее государства-членов, а также другие международные организации, изготовителей и заинтересованные стороны оказать техническую помощь африканским странам, в том числе в форме наращивания потенциала и передачи технологий, в целях эффективного предотвращения угроз для безопасности гражданской авиации". Отметив, что отдельные ключевые слова не были отражены в п. 7) проекта Декларации, представленном в проекте доклада, он предложил исправить указанный пункт путем замены в ссылке на техническую помощь нуждающихся государств африканскими государствами и добавления после слов "наращивания потенциала" слов "и передачи технологий".

19. Согласившись с тем, что в п. 7) следует добавить слова "передачи технологий", Генеральный секретарь счел необходимым сохранить ссылку на оказание технической помощи нуждающимся государствам, так как она включает в себя африканские. Делегат Нигерии отметил, что данной ссылки будет достаточно.

20. Секретарь Комитета, также являющийся директором Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (D/LEB), указал, что на недавней Дипломатической конференции по авиационной безопасности (Пекин, 30 августа – 10 сентября 2010 года) были приняты два документа в сфере международного воздушного права – *Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации*, а также *Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*. Данная конвенция и протокол, помимо прочего, вводят в действующую нормативно-правовую базу новое международное правонарушение, к которому применяются различные механизмы, установленные двумя документами, а именно, механизм правового сотрудничества, в частности, в том, что касается экстрадиции и реализации принципа экстрадиции предполагаемого правонарушителя, или передачи дела компетентным органам для его преследования в судебном порядке: выступление с угрозой совершения правонарушения в соответствии с двумя указанными документами в обстоятельствах, указывающих на вероятность угрозы. Секретарь Комитета отметил, что это предполагает передачу государственным органам ложной информации, могущей вызвать перебои в деятельности гражданской авиации.

21. В связи с п. 9) проекта Декларации наблюдатель от Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) заверил, что безопасность на борту воздушного судна является ключевой сферой, где необходим обмен положительным опытом и информацией, при этом выразив свое разочарование тем, что соответствующая ссылка была исключена в связи с предложением, высказанным в ходе предыдущего рассмотрения Комитетом проекта резолюции (EX/3). Председатель указал, что его замечание будет учтено.

22. Затем Комитет при отсутствии замечаний рассмотрел проект текста доклада по пункту 14 повестки дня [Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)], который включал в себя проект текста Добавления E к указанному проекту резолюции 13/1, а также по пункту 15 повестки дня [Поддержка внедрения и развития (ПВР)].

23. Затем Комитет утвердил к вынесению на пленарное заседание проекта доклада по пункту 13 повестки дня (с учетом вышеуказанных поправок), пункту 14 повестки дня и пункту 15 повестки дня, содержащимся в документе WP/297. Кроме того, Комитет согласился рекомендовать

пленарному заседанию принять в рамках пункта 13 повестки дня проект резолюции 13/1 *(Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающееся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства)* с учетом поправок, а также проект Декларации по авиационной безопасности с учетом поправок, и принять в рамках пункта 14 повестки дня добавление E к проекту резолюции 13/1.

Пункт 16 повестки дня. Сотрудничество с региональными органами

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

24. Комитет рассмотрел документ WP/340, содержащий текст проекта доклада по данному пункту повестки дня.

25. Делегат Португалии напомнил, что 27 сентября 2010 года он подписал с ИКАО от имени Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) меморандум о сотрудничестве (МОС) применительно к региональному сотрудничеству в целях содействия эффективности и устойчивого развития воздушного транспорта. Отметив, что в тот же день аналогичные МОС подписали с ИКАО Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА), Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА), Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА), Африканский Союз (АС) и Европейский союз (ЕС), он выразил уверенность в том, что это закладывает хорошую основу для взаимоотношений в будущем. Делегат Португалии подчеркнул, что ЕКГА стремится развивать и без того превосходные отношения с региональными организациями, родственными ИКАО и ЕГКА.

26. Далее делегат Португалии обратил внимание на п. 8 постановляющей части проекта резолюции 16/1 *(Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации)*, включенный в данный документ и содержащий обращение к Генеральному секретарю "обеспечить тесное взаимодействие между ИКАО и каждым региональным органом гражданской авиации таким образом, чтобы все они придерживались поэтапной и совместной программы мероприятий, что позволяет избежать дублирования работ". Он подчеркнул, что государства – члены ЕКГА разделяют цель избегать дублирования и нерационального использования ресурсов и считают, что ее достижению способствует вышеуказанный МОС, заключенный между ЕКГА и ИКАО. При этом государства – члены ЕКГА полагают, что обеспечение того, чтобы "все они придерживались поэтапной и совместной программы мероприятий" накладывает значительные ограничения на ЕКГА и является труднореализуемым на практике. В этой связи делегат Португалии предложил внести изменения в п. 8 с целью указать, что Генеральному секретарю поручается обеспечить тесное взаимодействие между ИКАО и каждым региональным органом гражданской авиации в соответствии с МОС, подписанным 27 сентября 2010 года.

27. Делегат Камеруна предложил внести поправку в п. 5 английского текста, заменив слово who словом which.

28. В связи с п. 9 постановляющей части, в котором Генеральному секретарю поручается "организовать проведение периодических совещаний между ИКАО и региональными органами гражданской авиации и периодического анализа достигнутого прогресса", делегат Того предложил заменить слово "анализа" словом "изучения" для отражения важности данного вопроса.

29. Подчеркнув, что африканские государства страдают от запрета, введенного ЕС в отношении некоторых из их авиакомпаний, и что они хотели бы обеспечить беспрепятственные

рейсы африканских авиакомпаний во все страны, делегат Свазиленда предложил добавить новый пункт, содержащий обращение к ЕС о сотрудничестве с ИКАО и согласовании с ней запретов на полеты любых авиакомпаний до их введения.

30. Генеральный секретарь отметил, что вышеуказанный МОС, недавно заключенный между ИКАО и ЕС, содержал, среди прочего, Приложение по авиационной безопасности, которое охватывало сотрудничество и координацию мероприятий, связанных с безопасностью полетов. В частности, в соответствии с приложением, ИКАО выделяется место в Комитете по обеспечению безопасности полетов ЕС. В связи с этим Генеральный секретарь полагает, что МОС охватывает проблему, поднятую делегатом Свазиленда, хотя он и не в состоянии гарантировать, что ЕС будет следовать всем рекомендациям ИКАО до ввода запрета на полеты какой-либо авиакомпании в воздушном пространстве Европы. Отметив наличие огромного объема информации в результате проверок, проводимых ИКАО в рамках своей Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), Генеральный секретарь подчеркнул, что Организация делает все возможное для оказания содействия тем государствам, чьим авиакомпаниям запрещено совершать рейсы в ЕС, в устранении недостатков, связанных с авиационной безопасностью.

31. Делегат Уганды подчеркнул важность выделения ИКАО технических специалистов в целях поддержки семинаров или конференций высокого уровня, организуемых африканскими государствами и АС.

32. В связи с отсутствием других замечаний Комитет без изменений утвердил проект доклада, представленного в документе WP/340, по 16 пункту повестки дня для его вынесения на пленарное заседание. Он также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 16/1 *(Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации)*, содержащийся в данном документе, с учетом вышеуказанных изменений.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды
(Раздел по общим положениям, авиационному шуму и местному качеству воздуха)

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
(Раздел об общих положениях, авиационном шуме и местном качестве воздуха)

33. Комитет рассмотрел проект доклада по пункту 17 повестки дня, касающийся раздела об общих положениях, авиационном шуме и местном качестве воздуха в том виде, в котором он содержится в документе WP/334, и утвердил его к вынесению на пленарное заседание без изменений. Он также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять представленный в данном документе проект резолюции 17/1 *(Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха)*.

34. При этом подразумевается, что дополнительные материалы доклада по пункту 17 повестки дня (Раздел об изменении климата) будут рассматриваться на дальнейшем заседании с учетом дополнительных документов.

Пункт 19 повестки дня. Управление людскими ресурсами
Пункт 20 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

35. Комитет рассмотрел проект доклада по пунктам 19 и 20 повестки дня в том виде, в котором они представлены в документе WP/345, и утвердил их к вынесению на пленарное заседание без изменений.

Пункт 21 повестки дня. Повышение эффективности и действенности работы ИКАО

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

36. Далее предметом рассмотрения был документ WP/353, содержащий проект текста доклада по данному пункту повестки дня.

37. Остановившись на п. 21.4, делегат Соединенного Королевства напомнил, что два элемента уже упоминались представителями более, чем одной делегации в связи с мерами, предложенными в соответствующем документе WP/305 – дать Совету поручение изучить возможность проведения сессий Ассамблеи каждые два года и поэтапного перевода Организации на двухлетний бюджет, а также доложить о результатах этого на очередной сессии Ассамблеи; при рассмотрении данного вопроса Совет должен обеспечить отсутствие у Организации дополнительных накладных расходов в связи с подготовкой сессий Ассамблеи каждые два года; кроме того, Совет должен изучить возможность сокращения количества сессий Совета в годы проведения Ассамблеи с трех до двух. Он предложил расширить п. 21.4 с целью отражения этих двух элементов.

38. С учетом данной поправки Комитет утвердил содержащийся в документе WP/353 проект доклада по пункту 21 повестки дня к вынесению на пленарное заседание.

Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

39. Комитет рассмотрел проект доклада по данному пункту повестки дня в том виде, в котором он был изложен в документе WP/365.

40. Делегат Российской Федерации указал, что, несмотря на свое согласие, в целом, с пп. 22.1–22.4 проекта доклада, он не может принять проект резолюции 22/1 *(Политика ИКАО в области языкового обслуживания)* в его нынешней форме. При этом он отметил, что, как было согласовано ранее при рассмотрении Комитетом (EX/5) соответствующего документа WP/237, подготовленного Венесуэлой (Боливарианской Республикой, Египтом, Китаем, Объединенными Арабскими Эмиратами, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Тунисом), он обсудил проект резолюции с Секретариатом и частично согласился с его поправками к нему. Делегат Российской Федерации также обсудил предложенные поправки с другими делегатами, и выработанные в результате этого изменения были переданы председателю и Секретариату.

41. Делегат Российской Федерации отметил, что, в частности, было предложено внести поправки в п. 7 постановляющей части, заменив слово "Совету" словами "Генеральному

секретарю" для того, чтобы данный пункт звучал так: "*Поручает* Генеральному секретарю разработать и внедрить систему управления качеством в области языкового обслуживания;". Хотя это изменение было отражено в проекте резолюции, содержащемся в документе WP/365, в конце данного пункта была добавлена фраза "при условии наличия ресурсов", с которой он не согласен. Подчеркнув необходимость ввести такую систему управления качеством, делегат Российской Федерации отметил, что средства для ее разработки и реализации есть и должны быть использованы по назначению.

42. Другое предложение касалось внесения поправок в п. 8 постановляющей части путем добавления к нему слова "наилучшей" перед акронимом ООН для того, чтобы этот пункт звучал так: "*Поручает* Генеральному секретарю ИКАО придерживаться наилучшей практики ООН в вопросах языкового обслуживания;". Эта поправка была отражена в проекте резолюции 22/1. Отметив, что п. 9 исключен из проекта резолюции, содержащегося в документе WP/237 ("*Поручает* Совету рассмотреть вопрос о необходимости внесения изменений в Doc 7231 (*Издательские правила ИКАО*) с целью обеспечения безусловного распространения публикаций ИКАО на всех рабочих языках ИКАО;"), делегат Российской Федерации подчеркнул, что не предлагал вносить это изменение; наоборот, он просил, чтобы Рабочая группа по эффективности (WGOE) и Рабочая группа Совета по вопросам управления (политика) (WGOG) изучили документ Doc 7231 и представили Совету доклад о возможности внесения в него изменений. При этом делегат Российской Федерации предложил вернуть п. 9 постановляющей части в проект резолюции 22/1, указав, что он согласен исключить слово "безусловного".

43. Делегат Соединенного Королевства, несмотря на свою поддержку настоящего предложения по п. 9 постановляющей части, повторил, что Совет уже ввел в действие процедуру контроля Генеральным секретарем эффективности и действенности переводческой службы. Более того, эту процедуру единодушно утвердила Административная комиссия, согласившись рекомендовать пленарному заседанию принять проект бюджета Организации на 2011, 2012 и 2013 годы. Делегат Соединенного Королевства при этом подчеркнул необходимость проявлять крайнюю осторожность, чтобы не ограничить возможности Совета и Генерального секретаря в плане внесения необходимых изменений в целях обеспечения эффективности и действенности переводческой службы. В соответствии с указанной поправкой к п. 9 постановляющей части, он предложил внести изменения в п. 3, заменив слово "является" словами "должно быть" с тем, чтобы этот пункт звучал так: "*Признает*, что языковое обслуживание должно быть неотъемлемой частью выполнения любой из программ ИКАО;". Одобрив предложение Секретариата добавить в конце п. 7 фразу "при условии наличия ресурсов", делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что ее следует сохранить. Что касается п. 9 постановляющей части в нынешней редакции ("*Предлагает* государствам-членам, представляющим рабочие языки ИКАО, если они пожелают это сделать, оказать помощь ИКАО посредством организации сертифицированных государством центров по переводу изданий ИКАО и прикомандирования квалифицированного персонала для работы в Секретариате ИКАО, включая региональные бюро ИКАО, с целью ликвидации отставания в переводе и содействия при проведении специальных мероприятий;"), которая, по его мнению, является чересчур жесткой, то он предложил заменить фразу "в переводе… мероприятий" фразой "в соответствии с требованиями и процедурами ИКАО" для того, чтобы обеспечить его согласованность с п. 7 постановляющей части.

44. Делегат Российской Федерации подчеркнул, что п. 3 постановляющей части следует сохранить в том виде, в котором он приведен в документе WP/365, так как в проекте бюджета Организации на 2011, 2012 и 2013 годы признается тесная взаимосвязь между языковым обслуживании и программами ИКАО. Отметив свое непонимание предложенной поправки к п. 9 постановляющей части в его нынешнем виде, он указал, что при всем несогласии с отдельными

редакторскими поправками к проекту резолюции 22/1, тем не менее, необходимо признать важность переводческой службы и потребность оказать содействие в переводе изданий ИКАО.

45. Признав, что предложенное изменение к нынешней редакции п. 9 представляется чересчур расплывчатым, Генеральный секретарь высказался за сохранение данного пункта в том виде, в котором он приводится в документе WP/365, чтобы государства-члены, представляющие рабочие языки ИКАО, имели возможность откомандировывать квалифицированных сотрудников для работы в Секретариате, в том числе в региональных бюро. По его мнению, в связи с ограниченностью бюджета данный пункт является выгодным для ИКАО.

46. Затем Комитет утвердил проект доклада по пункту 22 повестки дня в том виде, в котором он приводится в документе WP/365, к вынесению на пленарное заседание без изменений. Он также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять содержащийся в указанном документе проект резолюции 22/1 *(Политика ИКАО в области языкового обслуживания)* с учетом вышеуказанных согласованных изменений.

47. Заседание было объявлено закрытым в 10:45.

Протокол седьмого заседания
(пятница, 8 октября 2010 года, 11:55)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

— Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию *(Раздел об изменении климата)*

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды
(Раздел об изменении климата)

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию

1. Комитет приступил к рассмотрению проекта текста доклада по 17 пункту повестки дня, касающегося раздела об изменении климата, представленном в документе WP/402.

2. Представляя данный документ, председатель Исполнительного комитета отметил, что проект доклада нельзя было вынести на обсуждение раньше в связи с длительными обсуждениями в созданной им неофициальной рабочей группе по изменению климата, председателем которой он является. Он указал, что со времени последнего заседания Комитета 7 октября 2010 года (EX/6) неофициальная рабочая группа заседала ежедневно, работая самоотверженно и целеустремленно, и вела интенсивные переговоры с целью завершить подготовку проекта резолюции 17/2 *(Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата)*. Председатель выразил благодарность всем членам неофициальной рабочей группы за их упорный труд, сотрудничество и готовность идти на компромисс ради согласования текста, содержащегося в документе WP/402. Он подчеркнул, что данный шаг представляет собой попытку примирить различные точки зрения и включить как можно больше элементов по итогам обсуждений в неофициальной рабочей группе. Проект резолюции 17/2 представляет собой плод коллективных усилий всех государств, проводивших эту работу при посредничестве ИКАО в течение последних трех лет. Председатель подчеркнул, что за эти годы был достигнут огромный прогресс. Итоги Совещания высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV), состоявшегося в октябре 2009 года, и Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF), имевшей место в ноябре 2009 года, являются достижениями, которыми можно гордиться.

3. Отметив, что проект резолюции 17/2 представляет собой лучший из достижимых компромиссов, председатель указал, что, несмотря на то, он опирается на успех совещания HLM-ENV, он опережает его: в нем одобрена цель повышать топливную эффективность в глобальном масштабе ежегодно в среднем на 2 %; согласована среднесрочная желательная цель обеспечить неуклонный рост авиационной отрасли в перспективе в условиях ограничения эмиссии парниковых газов (ПГ); содержится просьба к Совету продолжить изучение возможности достижения долгосрочной цели; согласован порядок разработки системы рыночных мер и выработки руководящих принципов для них; приняты конкретные меры по содействию

государствам в участии в работе, проводимой в глобальном масштабе; предотвращается непомерное бремя на государства, характеризующиеся небольшим вкладом в международное воздушное движение. Все эти элементы в совокупности с продолжением работы Совета и государств, в том числе в сфере альтернативных видов топлива и национальных планов действий, представляет собой солидную программу работы на предстоящее трехлетие и далее. Председатель подчеркнул, что проект резолюции 17/2 является отражением коллективной решимости государств – членов ИКАО по-прежнему возглавлять глобальные усилия по решению проблемы изменения климата. Они в очередной раз предложили решительные меры, направленные на решение проблемы эмиссии ПГ, которая образуется в результате деятельности международной авиации.

4. Напомнив, что многие государства уже выражали свою озабоченность в связи с предложением более масштабной цели – введения порога *de minimis* деятельности международной авиации и применения рыночных мер – председатель указал, что для того, чтобы учесть эту озабоченность, а также в свете состоявшегося утром обсуждения в неофициальной рабочей группе, Комитет рекомендовал пленарному заседанию следующее: принять на Ассамблее решение о том, что в связи с выраженной озабоченностью в отношении вопросов, содержащихся в пп. 6, 14, 15 и 16 постановляющей части проекта резолюции 17/2, Совету ИКАО следует провести дальнейшую работу для ее скорейшего преодоления.

5. Подчеркнув, что его государство не было представлено в составе неофициальной рабочей группы, делегат Чили отметил, что по этой причине он ощущал нервозность в отношении итогов ее обсуждений. Однако с большим интересом ознакомившись сегодня утром с проектом резолюции 17/2, он остался удовлетворен ею, так как она направлена на примирение совершенно разных точек зрения на чрезвычайно сложную проблему. По мнению делегата Чили в ней были учтены поставленные на карту правомерные интересы и согласованы многие различные позиции. Хотя проект резолюции не полностью удовлетворяет всех, он является хорошей отправной точкой. Он дает возможность ИКАО и, в частности Совету, продолжить работу над данной проблемой, а также позволяет развитым и развивающимся странам найти решение. Выразив свою искреннюю благодарность председателю и членам неофициальной рабочей группы за их усилия, делегат Чили отметил, что ИКАО должна быть удовлетворена тем, что ей снова принадлежит руководящая роль в решении этой проблемы. Он выразил уверенность в том, что все должны быть довольным тем, что ИКАО продолжит изучение мер по ограничению или сокращению эмиссии ПГ, образующейся в результате деятельности авиации. Каждый должен испытывать радость по поводу того, что он может вернуться на родину в условиях, когда соглашение о резолюции по изменению климата не провалилось и ни одна точка зрения не была навязана. Подчеркнув, что, напротив, провала не было и что компромисс, необходимый для достижения единого решения, состоялся, делегат Чили повторил слова благодарности за проделанную работу и выразил безусловную поддержку проекту резолюции 17/2.

6. Свою поддержку документу WP/402 и проекту резолюции 17/2 также выразили делегаты следующих государств: Ганы, Камеруна, Нигерии, Анголы, Объединенной Республики Танзания, Российской Федерации (с оговорками), Уругвая, Франции (с оговорками), Мексики, Бельгии от имени государств – членов Европейского союза (ЕС) и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Южной Африки, Габона, Барбадоса, Уганды и Гвинеи.

7. Отметив, что делегации некоторых государств, присутствующие на сегодняшнем заседании Ассамблеи, не имели возможности дать согласие на подготовку проекта резолюции 17/2, делегат Аргентины указал, что, по их пониманию, документ WP/402 и его содержание не могут быть приняты данным Исполнительным комитетом и, тем самым, пленарным заседанием Ассамблеи. Он попросил занести в протокол заседания Исполнительного комитета и Ассамблеи

следующее заявление, которое он зачитает на английском языке в виду присутствия подписавших его государств:

"На меня возложена непростая задача выступить от имени развивающихся стран, которые представлены Китаем, Индией, Бразилией, Саудовской Аравией, Кубой, Ливией, а также другими государствами, представляющими почти половину населения мира.

В истекшем году Президент Совета ИКАО вместе с Секретариатом и государствами-членами проводили неустанную работу и делали все для того, чтобы добиться движения вперед на основе чрезвычайно прогрессивных резолюций Совещания высокого уровня, принятых в октябре 2009 года. Несмотря на лучшие намерения, нам не удалось прийти к единодушному мнению ни в группе генеральных директоров гражданской авиации (DGCA), ни в Совете ИКАО, ни в созданной на настоящей Ассамблее неофициальной группе.

От имени указанной группы государств мне хотелось бы обратиться к Исполнительному комитету с просьбой принять во внимание следующее:

a) Любой миропорядок, создаваемый для удовлетворения притязаний группы государств и не принимаемый большим числом развивающихся стран, представляющих почти половину населения мира, является бесперспективным делом;

b) ИКАО имеет глубоко укоренившиеся традиции поиска всеобщего согласия по важным проблемам. Мы не должны отклоняться в сторону от этого пути;

c) Государства-члены, имеющие иную точку зрения, должны прислушаться к воззванию нашей группы. Мы не хотим затруднять прогресс переговоров по проблеме изменения климата. Мы готовы оказать активную поддержку этому процессу и в настоящее время имеем лучшую и менее запятнанную репутацию в области охраны окружающей среды, чем развитые страны. Почему же крупные развивающиеся страны, такие как Китай, Бразилия, Индия и другие, не могут принять декларацию в ее нынешнем виде? Потому что мы не хотим решать судьбу будущих поколений, лишая их экономических выгод, создаваемых авиацией, исключительно из-за проблемы, которую породили развитые страны. Мы хотим, чтобы будущие поколения достигли таких же плодов развития, что и некоторые развитые страны. Мы должны, не сдерживая свое развитие, найти более новаторские решения проблемы изменения климата.

Господин председатель, мы вынуждены выразить свое несогласие с предложенным проектом резолюции (17/2) в его нынешнем виде. Мне хотелось бы подчеркнуть моменты, составляющие общую позицию нашей группы, в целях их рассмотрения Исполнительным комитетом, а затем на пленарном заседании, а также просить Ассамблею занести эту позицию в протокол.

Исходя из Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН), всеми признается и согласовано следующее:

- Наибольший объем совокупной ретроспективной и текущей эмиссии парниковых газов (ПГ) образуется в развитых странах.
- Климатическую систему необходимо охранять на основе равенства и в соответствии с принципов общей, но дифференцированной ответственности (CBDR).

Кроме того:

- Мы выражаем поддержку руководящей роли ИКАО в решении проблемы эмиссии, образуемой в результате деятельности международной авиации.
- Все государства – члены ИКАО также являются государствами – членами РКИК ООН и, тем самым, должны уважать права и обязанности, согласованные в соответствии с РКИК ООН.
- Мы подчеркиваем важность CBDR, а также применения этого принципа в решении проблемы эмиссии, образуемой в результате деятельности международной авиации, путем оказания помощи развивающимся странам (финансовой, передачи технологий и наращивания потенциала) при посредничестве ИКАО, что является согласованным обязательством развитых стран, и этот принцип необходимо уточнить в контексте международной авиации.
- Нельзя ставить перед развивающимися странами задачу добиться углеродно-нейтрального прироста, так как это окажет отрицательное влияние на рост их авиационной отрасли, а также на экономическое развитие. Принуждать развивающиеся страны к этому противоречит согласованному принципу CBDR.
- Рыночные меры применимы только к развитым странам как помощь в выполнении ими своих обязательств.
- Развивающиеся страны отвергают односторонние действия как отдельных стран, так и групп стран; применение любых мер должно опираться на взаимное согласие всех участвующих и затронутых государств.
- CBDR уже формирует четкие рамки освобождений *de minimis* для развивающихся стран; развитые страны обязаны принимать меры, тогда как развивающиеся страны могут вносить свой вклад на добровольной основе в зависимости от полученной ими технической и финансовой помощи.

От имени нашей группы я предлагаю следующий путь движения вперед:

- Развивающиеся страны по-прежнему работают на конструктивной основе и желают добиться от 37-й Ассамблеи положительных результатов, опирающихся на важные договоренности и значительный прогресс, достигнутый в рамках ИКАО за последние три года.
- На 38-й Ассамблее необходимо представить результаты изучения целесообразности решения более масштабных задач, в том числе углеродно-нейтрального прироста, и влияния таких целей на все страны, особенно развивающиеся.
- Следует вновь подчеркнуть важность опоры на значительный прогресс, достигнутый со времени последней Ассамблеи Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) и на Совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV).
- Следует определенно признать важность создания механизма по оказанию помощи (финансовой, технической и наращивания потенциала) развивающимся странам.
- Консенсус – основа нашей работы. Попытка выдвинуть предложения, не уважающие международные соглашения и не получившие широкой поддержки на Ассамблее ИКАО, является контрпродуктивной и лишь подрывает усилия ИКАО по принятию на себя руководящей роли в этой области.
- Такие проблемы, как достижение углеродно-нейтрального прироста (УНП) и рыночные меры (РМ), являются предметом обсуждения на Конференции сторон (КС) РКИК ООН. Мы можем подождать получения дальнейших результатов в этом вопросе прежде, чем двигаться дальше в рамках ИКАО.

В конце своего заявления мне хотелось бы обратиться ко всем государствам с искренним призывом согласиться принять взаимные договоренности, достигнутые на Совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV), в качестве резолюции Ассамблеи, а также со всей решимостью искать взаимоприемлемые решения на основе консенсуса по другим вопросам и выдвинуть их на рассмотрение очередной Ассамблеи в 2013 году."

8. Данное заявление поддержали делегаты следующих государств: Боливии, Китая, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Исламской Республики Иран, Анголы, Пакистана, Индии, Саудовской Аравии, Ирака и Кении.

9. Выразив свою поддержку проекту резолюции 17/2, делегат Ганы отметил, что у Ассамблеи есть определенная цель: объединить авиацию на принципах безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды. Обратившись к делегатам Ассамблеи с призывом не допустить провала этой цели, он подчеркнул, что, несмотря на то, что все не могут быть удовлетворены, можно двигаться вперед на основе решимости каждого добиться этой общей цели. Именно в таком духе компромисса Гана выражает полную поддержку документу и проекту резолюции 17/2, а также заявлению, сделанному делегатом Чили. Отметив, что различные пункты проекта резолюции дают Совету полномочия продолжать усилия по разработке принципиальной основы для рыночных мер, а также осуществлять пересмотр текущих положений *de minimis*, делегат Ганы подчеркнул, что задачей Ассамблеи является принять резолюцию.

10. Делегат Камеруна подчеркнул, что, как отметил председатель, проект резолюции является наилучшим решением, которое может быть достигнуто в настоящее время. Указав на содержащиеся в нем положения, направленные на улучшение ситуации в будущем, он поддержал документ и проект резолюции во избежание односторонних решений по вопросу международной авиации и изменения климата.

11. Делегат Нигерии признал, что проект резолюции представляется лучшим из того, что может быть достигнуто сейчас. Выразив удовлетворенность тем, что в резолюции содержится просьба к Совету о принятии дальнейших мер, он присоединился к делегату Ганы, призвавшему Ассамблею принять проект резолюции в нынешнем виде и просить Совет продолжить изучение вопросов, которые остаются спорными. Подчеркнув необходимость двигаться вперед, делегат Нигерии выразил уверенность в том, что проект резолюции является хорошей отправной точкой. Это мнение разделил делегат Анголы.

12. Признав значительный прогресс, достигнутый неофициальной рабочей группой, а также наличие в декларации, представленной Аргентиной, серьезных разногласий по различным пунктам, делегат Российской Федерации отметил свою готовность поддержать проект резолюции 17/2 с учетом оговорки, касающейся п. 15 постановляющей части. Он также счел приемлемым оставить в силе резолюцию A36-22 до тех пор, пока не принята новая резолюция об изменении климата. Делегат Российской Федерации предложил включить приложение к документу WP/402, содержащее руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер для международной авиации, в перечень вопросов, выносимых на рассмотрение Совета.

13. Делегат Уругвая одобрила мнения делегатов Чили, Ганы, Нигерии, Объединенной Республики Танзания и Российской Федерации. Она выразила свое удивление тем, что некоторые делегаты, выступающие против проекта резолюции 17/2, видимо, не осознают, что это резолюция международной организации, которая носит рекомендательный характер. В проекте резолюции содержится призыв и обращение к государствам-членам от имени международного авиационного сообщества принять в ближайшей перспективе конкретные меры во всех областях, связанных с охраной окружающей среды. Она не является нормой национального права, устанавливающей

обязательства, ответственность и санкции. Делегат Уругвая выразила уверенность, что данный проект резолюции является лучшим из того, что может быть достигнуто международным авиационным сообществом. Она поздравила Председателя и всех членов неофициальной рабочей группы в этой связи, в том числе тех, кто, как это ни парадоксально, выступил с заявлением, призывающим не поддерживать проект резолюции 17/2 и достичь консенсуса, которого они сами в настоящее время лишают Ассамблею. Делегат Уругвая подчеркнула, что это является еще одним парадоксом, так как эти делегаты не стремятся прийти к консенсусу. Отметив, что в историческом плане понятие консенсуса впервые появилось на Генеральной ассамблее ООН, она подчеркнула, что оно предназначено разряжать обстановку в случае расхождения точек зрения, некоторые из которых могут противоречить друг другу, во избежание постановки вопроса на голосование. При этом делегат Уругвая указала, что, к счастью, государства-члены, которые не полностью согласны с преамбулой и/или отдельными пунктами проекта резолюции, но не хотят препятствовать поиску решения проблемы, могут просто воздержаться при голосовании. По ее мнению, именно это им и следует сделать.

14. Делегат Уругвая отметила, что третий парадокс заключается в том, что делегаты, возражающие против резолюции 17/2, рекомендовали Совету ИКАО рассмотреть определенные вопросы, когда и так было ясно, что Совет будет продолжать заниматься ими. Как точно отметил делегат Чили, проект резолюции 17/2 является первым шагом, дающим весьма позитивный сигнал и способствующим поиску решений.

15. В силу всех вышеуказанных причин делегат Уругвая обратилась ко всем делегатам с призывом отбросить свой пессимизм, скепсис и склонность к чрезмерному реализму и принять проект резолюции 17/2 с воодушевлением, так как он содержит послание, которое необходимо донести.

16. Делегат Франции подчеркнул, что сегодня настал тот день, когда международная гражданская авиация должна суметь взять на себя обязательства в отношении изменения климата. Отметив, что проект резолюции 17/2 является важным шагом, он указал, что этот проект является плодом тяжелого труда и должен быть принят во внимание на как можно более высоком уровне. Делегат Франции отметил, что поставленные в нем цели близки к целям авиационной отрасли и намного ниже тех, которые были бы желательны для его государства. Им следовало бы быть более масштабными. Тем не менее, указанный проект резолюции является шагом вперед. Каким образом можно достичь этих и по возможности более масштабных целей? В этом всем государствам, не только развитым, но и развивающимся, поможет технология. Делегат Франции подчеркнул, что необходимо дать странам, желающим превзойти поставленные цели, возможность добиться этого за счет рыночных мер в рамках их национального суверенитета, что не исключает консультаций и диалога. Что касается проблемы рыночных мер, то, учитывая специфику положения тех или иных государств, Франция согласна предоставить странам, наименее развитым в области воздушного транспорта, преимущества особого режима и международной солидарности. Тем самым, Франция поддерживает принцип *de minimis*. При этом Франция выражает свои опасения, в частности, в отношении последствий включения положений *de minimis* в проект резолюции в виде искажения рыночного равновесия или несправедливой конкуренции. Наконец, хотя Франция готова поддержать проект резолюции 17/2, ее поддержка обусловлена некоторыми оговорками, в частности, в отношении пп. 14 и 15 постановляющей части.

17. Делегат Мексики полностью согласился с замечаниями, высказанными делегатом Чили и особенно делегатом Уругвая, а также с мнениями других делегатов в поддержку проекта резолюции 17/2. Отметив, что его государство удостоилось чести и привилегии участвовать в этом процессе практически с самого его начала несколько лет назад, он указал, что Мексике изначально была понятна важность провести четкое различие между развитыми и развивающимися странами.

При этом было также важно помнить, что, помимо принципов Чикагской конвенции, существует принцип общей, но дифференцированной ответственности в соответствии с Рамочной конвенцией ООН об изменении климата (РКИК ООН). Важность учитывать специфику условий и соответствующую разницу в возможностях государств всегда была очевидной. Делегат Мексики напомнил в этой связи, что в документе WP/402 содержится не менее 27 ссылок на эти важные принципы. Далее он отметил, что, как неоднократно указывалось в ходе продолжительных обсуждений, проходивших на протяжении многих лет, исключительно важно не допустить возложения на отдельные страны конкретных обязательств. Это отражено в пп. 5 и 6 постановляющей части проекта резолюции 17/2. Делегат Мексики подчеркнул необходимость обеспечить разработку на основе полной прозрачности механизмов финансовой помощи и передачи технологий развивающимся странам. Он отметил, что это ясно указано в пп. 11, 22 a) и b), 24 h) постановляющей части, а также в преамбуле к проекту резолюции.

18. Подчеркнув также исключительную важность отразить в проекте резолюции 17/2 принцип *de minimis* по установлению порога деятельности международной авиации на уровне 1 % от совокупных доходов на тонно-километр, делегат Мексики отметил, что это позволит освободить свыше 150 государств от обязательств в отношении не только передачи планов действий государств по достижению целей, установленных в глобальном масштабе, но и возможной реализации рыночных мер. Он указал, что, согласно п. 14 постановляющей части, государства призываются проводить консультации и переговоры с другими государствами для достижения договоренности о рыночных мерах в области международной авиации.

19. Делегат Мексики далее отметил очевидную поддержку принятия действенных мер, направленных на укрепление сложной комбинации РКИК ООН и Чикагской конвенции. Это отражено в п. 12 преамбулы, где указано, что резолюция не устанавливает прецедент и не предрешает того, что может быть согласовано или решено в соответствии с РКИК ООН. В силу этого Мексика выражает свою полную поддержку проекту резолюции 17/2.

20. От имени государств – членов ЕС и ЕКГА делегат Бельгии подтвердил, что страны Европы прибыли на данную Ассамблею и данное заседание Исполнительного комитета с ясной, открытой и конструктивной позицией о важнейшей роли, которую должна играть международная авиация в вопросе изменения климата. Европа, безусловно, поддерживает общее решение, которое должно быть принято в рамках ИКАО. Она выступает за то, чтобы выработать серьезную общую цель по сокращению авиационной эмиссии в международном масштабе и создать систему мер, помогающую государствами осуществлять соответствующие действия. Со времени последней Ассамблеи в рамках ИКАО была проведена важная и исключительно ценная работа. Европейские страны принимали активное и неизменно конструктивное участие в этой работе, показывая свою решимость подготовить действенное всеобщее соглашение и одновременно с этим необходимую степень гибкости и готовности идти на компромисс ради достижения этой цели. Текст проекта резолюции 17/2 неизбежно является компромиссом, складывающимся из множества расходящихся позиций. Страны Европы выражают свое сожаление в связи с тем, что не удалось достичь более серьезного результата. Это было абсолютно необходимо в связи с неотложностью принятия мер по борьбе с изменением климата и срочных действий со стороны международного авиационного сообщества. ЕС впервые принял эффективные меры в этой области путем успешной реализации системы торговли квотами на эмиссию, что в этом плане выдвинуло Европу на первое место среди регионов мира. Теперь нужно распространить эту практику в мировом масштабе.

21. В связи с выдвинутым председателем предложением о том, чтобы на Ассамблее было принято решение о скорейшем продолжении Советом ИКАО работы по решению проблем, высказанных в связи с вопросами, отраженными в пп. 6, 14, 15 и 16 постановляющей части проекта резолюции 17/2, делегат Бельгии подчеркнул стремление стран Европы к

конструктивному подходу. Необходимо сохранить достигнутый импульс и прогресс. Государства – члены ЕС и ЕКГА готовы согласиться с проектом резолюции 17/2 для вынесения на рассмотрение пленарного заседания. Однако в тексте присутствует ряд моментов, которые вызывают у них серьезную озабоченность и по которым они в зависимости от результата обсуждений могут на данном этапе зарезервировать свою позицию.

22. Делегат Южной Африки одобрил замечания делегатов Чили, Уругвая, Франции и Мексики.

23. Выразив благодарность за усилия по подготовке проекта резолюции 17/2, делегат Габона подчеркнул приверженность правительства своей страны делу охраны окружающей среды. В этой связи он отметил принятое правительством решение оставить нетронутыми 13 % территории Габона, покрытой лесами. Образованные в результате этого 13 охраняемых природных зон закреплены за будущими поколениями. Поэтому правительство Габона призывает ИКАО не останавливаться на достигнутом. Хотя проект резолюции 17/2 дает уверенность в этом плане, правительство Габона считает необходимым ввести в него добавление о том, что новые рыночные меры должны также учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности.

24. Указав, что ее государство имело счастливую возможность участвовать в работе неофициальной рабочей группы, делегат Барбадоса отметила, что она полностью поддерживает заявление делегата Чили. Она также выразила восхищение подробным рассмотрением проекта резолюции 17/2 делегатом Мексики, что подтверждает позицию, отстаиваемую ее государством в ходе обсуждений неофициальной рабочей группы, которая заключается в том, что, по его мнению, текст резолюции является тщательно сформулированным и уравновешенным и, сохраняя принцип единой, но дифференцированной ответственности, одновременно отражает вопросы, связанные с Чикагской конвенцией, *т.е.*, недопустимость дискриминации и равное отношение к государствам, развивающим свой воздушный транспорт. Делегат Барбадоса подчеркнула, что ее государство поддерживает проект резолюции 17/2, а также подход, состоящий в поиске точек соприкосновения позиций государств, присутствующих на Ассамблее.

25. Делегат Уганды отметил, что, хотя его государство не принимало участие в работе неофициальной рабочей группы, его делегаты, тем не менее, присутствовали на большинстве ее заседаний и были свидетелями огромных усилий и мудрого руководства этой работой. По мнению Уганды, несмотря на несовершенство проекта резолюции 17/2, достигнут значительный прогресс, и Ассамблея не должна позволить этим достижениям пропасть даром. Подобно многим странам, у Уганды есть много возражений, которые не были в полной мере отражены в проекте резолюции 17/2. Однако, действуя в духе компромисса, Уганда желает присоединиться к растущему перечню государств, поддержавших здравое заявление делегата Чили, чтобы дать Ассамблее возможность развить достигнутый прогресс. Уганда с облегчением и признательностью отмечает, что многими из вопросов, которые остаются открытыми, будет заниматься Совет. Уганда выражает надежду, что ко времени проведения очередной ассамблеи Совет сможет представить на ее рассмотрение и утверждение такой проект резолюции, который будет приемлемым в широком плане. Уганда полностью поддерживает текст и содержание проекта резолюции 17/2.

26. Делегат Гвинеи отметил, что после выступления всех предыдущих ораторов он не может не поддержать документ WP/402 и проект резолюции 17/2. Он напомнил присутствующим, что ИКАО является замечательной организацией, так как она осуществляет свою деятельность на основе консенсуса. Делегат Гвинеи отметил, что именно на этой основе неофициальная рабочая группа смогла успешно решить огромную задачу по примирению различных точек зрения.

27. Поддержав заявление делегата Аргентины, делегат Китая призвал развивающиеся страны Латинской Америки, Азии и Африки сделать то же самое. Подчеркнув, что изменение климата влияет на перспективы их развития и взаимное развитие, он указал на недопустимость использования ИКАО развитыми странами с целью ограничить право развивающихся стран на развитие своей авиационной отрасли в будущем. Они поддерживают работу ИКАО и ее важную роль в решении проблемы изменения климата и реализации поставленной на совещании HLM-ENV цели добиться повышения средней топливной эффективности на два процента в мировом масштабе. Делегат Китая подчеркнул, что ИКАО и авиационной отрасли следует внести должный вклад в решение проблемы изменения климата.

28. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) отметил, что вопрос является сложным и деликатным и имеет политические, экономические и социальные последствия. Выразив свою поддержку указанному заявлению, он подчеркнул невозможность игнорировать историю развивающихся стран, которые развивались в условиях ограничений и правил, подрывающих их рост. Эту реальность невозможно забыть. Она представляет собой важную часть проблемы изменения климата. Подчеркнув, что ИКАО следует реализовывать принципы Чикагской конвенции, предусматривающие безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации, делегат Венесуэлы отметил, что принятие односторонних мер вызовет перекосы и окажет негативное влияние на рост. Признав, что для достижения консенсуса были приложены значительные усилия, он указал, что его было невозможно достичь по причинам, ясно изложенным в вышеуказанном заявлении. Подчеркнув, что его страна желала бы участвовать в решении проблемы, делегат Венесуэлы указал на важность достижения консенсуса на основе принципа общей, но дифференцированной ответственности, и сотрудничества со стороны развивающихся стран.

29. Делегат Исламской Республики Иран отметил, что для уменьшения озабоченности, высказанной развивающимися странами, проблема изменения климата должна стать предметом глубокого изучения.

30. Делегат Анголы, выразив поддержку документу WP/402 и замечаниям делегата Нигерии, также одобрил заявление, сделанное делегатом Аргентины.

31. Полностью поддержав данное заявление, делегат Пакистана призвал Ассамблею участь голос значительной части населения мира и, по традиции ИКАО, достичь консенсуса на основе принципа общей, но дифференцированной ответственности.

32. Также поддержав данное заявление и замечания делегата Китая, делегат Индии отметил, что развивающиеся государства как страны с формирующейся рыночной экономикой стремятся к росту, причем к росту на основе ответственности.

33. Одобрив указанное заявление, делегат Саудовской Аравии выразил мнение о том, что проект резолюции 17/2 не может быть принят Ассамблеей в его нынешнем виде и что его обсуждение следует продолжить. Он отметил, что, подобно другим развивающимся странам, Саудовская Аравия стремится к росту своей гражданской авиации в целях содействия развитию экономики в соответствии с демографическим ростом. Саудовская Аравия полагает, что имеет право обеспечить беспрепятственный рост гражданской авиации при отсутствии дополнительной финансовой нагрузки. При этом делегат Саудовской Аравии указал, что установленная проектом резолюции желательная цель добиться нулевого роста объема выбросов углерода, начиная с 2020 года, должна опираться на понимание того, что развитые страны будут принимать необходимые меры, направленные на компенсацию роста объема своих выбросов ПГ. Отметив принцип общей, но дифференцированной ответственности всех государств, лежащий в основе

решения проблемы изменения климата является, он подчеркнул, что развивающиеся страны осознают необходимость вносить свой вклад с учетом своих соответствующих возможностей и при получении финансовой и технической помощи от развитых стран. Это и есть принцип общей, но дифференцированной ответственности, который должен быть отражен в проекте резолюции 17/2.

34. Остановившись на п. 16 постановляющей части, делегат Саудовской Аравии признал необходимость в пересмотре до конца 2011 года указанного в п. 15 постановляющей части порога для освобождений *de minimis* применительно к рыночным мерам с тем, чтобы с 2012 года появилась возможность ввести новый порог. Он согласился с тем, что одностороннее введение сборов с авиакомпаний развивающихся стран в рамках рыночных мер противоречит принципу общей, но дифференцированной ответственности. Таким образом, хотя проект резолюции является огромным достижением, ему необходима дальнейшая проработка. Совету следует рассмотреть вопросы, которые пока остаются несогласованными, и подготовить по ним доклад для очередной Ассамблеи в целях принятия новой резолюции по проблеме изменения климата.

35. Выразив поддержку заявлению, делегат Ирака подчеркнул, что в связи с деликатным характером данной проблемы необходимо дать больше возможности для глубокого рассмотрения нерешенных вопросов в целях достижения больших результатов с учетом мнения развивающихся стран и защиты интересов всех на равноправной основе.

36. Делегат Кении подчеркнул, что, хотя в составе неофициальной рабочей группы не было представителей его государства, оно оказывает огромную поддержку работе ИКАО. Занимая в Африке стратегически важное положение и выступая от имени Африки, Кения играет свою роль в авиационной сфере. Она горячо поддержала тему 37-й сессии Ассамблеи, посвященной проблеме безопасности полетов, авиационной безопасности и охране окружающей среды. Подтвердив, что Кения является активной сторонницей охраны окружающей среды, он указал, что его стране была оказана привилегия принять у себя Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП). В рамках договоренностей с принимающей стороной Кения играла важную роль в дискуссиях на тему окружающей среды и изменения климата. Поэтому она выражает свою благодарность неофициальной рабочей группе за ее работу по подготовке согласованного текста на тему международной авиации и изменения климата.

37. В отношении документа WP/402 делегат Кении отметил, что его государство не возражает против основного текста доклада Комитета, так как содержит безобидные заявления, задающие контекст рассматриваемому вопросу. Сходным образом, проект резолюции 27/1 также содержит безобидные просьбы к Совету, которые не являются спорными, так как не предполагают никаких конкретных действий. Он призвал Секретариат готовить более конкретные рекомендации пленарному заседанию, как на данной Ассамблее, так и в перспективе.

38. Выразив поддержку заявлению, сделанному делегатом Аргентины, делегат Кении снова напомнил, что, какое бы решение ни было найдено, оно должно учитывать специфику потребностей развивающихся стран. На его взгляд, все развивающиеся страны, как находящиеся на Африканском континенте, так и в других регионах мира, полагают, что резолюции ассамблеи ИКАО должны соответствовать более широким резолюциям ООН, посвященным теме развития. Делегат Кении подчеркнул, что авиационная отрасль как часть транспортной системы существует не ради себя самой, а в основном для того, чтобы способствовать социально-экономическому развитию. Он отметил, что развивающиеся страны, такие как Кения, усматривают в поддержке авиационной отрасли поддержку региональной интеграции, которая по-прежнему способствует

ликвидации бедности в этих странах посредством торговли и инвестиций, одновременно помогая людям собираться вместе и жить в современном мире.

39. Делегат Кот-д'Ивуар отметил, что стоящая перед Комитетом проблема является следствием противоречий между двумя разными концепциями: компромиссом, с одной стороны, и единодушием, с другой. Несмотря на то, что текст проекта резолюции 17/2 был представлен как компромиссный, он, очевидно, не пользуется единодушной поддержкой. В связи с этим делегат Кот-д'Ивуар пожелал сделать два следующих предложения: если проект резолюции может быть принят на основе консенсуса, то Комитет должен утвердить его и рекомендовать к одобрению и принятию пленарным заседанием, одновременно обращаясь к Совету с просьбой продолжить свою работу по решению тех вопросов, по которым консенсус не достигнут. Если проект резолюции 17/2 не будет принят на основе консенсуса, то в качестве альтернативы обсуждение необходимо продолжить в рамках специально созданной для этого рабочей группы, которая должна заручиться поддержкой Совета, а в период между Ассамблеями, не ожидая даты очередной Ассамблеи в 2013 году, нужно созвать совещание высокого уровня, посвященное данной проблеме, для подготовки резолюции, пользующейся широкой поддержкой.

40. Комитет согласился возобновить обсуждение данного пункта повестки дня на следующем заседании.

41. Заседание было объявлено закрытым в 13:00.

Протокол восьмого заседания
(пятница, 8 октября 2010 года, 14:30)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

— Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию (*Раздел об изменении климата*)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию (Раздел об изменении климата)

1. Комитет возобновил (EX/7) рассмотрение проекта резолюции 17/2: *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*, содержащегося в документе WP/402.

2. Делегат Испании согласился с замечаниями, высказанными делегатами Бельгии, Франции и Мексики в ходе предыдущего обсуждения данного вопроса. Учитывая огромный объем работы, проделанной за последние три года, он поддержал предложение председателя о том, чтобы вынести проект резолюции на пленарное заседание и поручить Совету продолжить работу по проблемным вопросам, касающимся пп. 6, 14, 15 и 16 постановляющей части.

3. Поддержав замечания, высказанные делегатом Бельгии (EX/7), делегаты Австрии и Нидерландов высказались за то, чтобы достигнутый прогресс и импульс не пропали даром. Также выступая в поддержку этих замечаний, делегат Соединенного Королевства отметил, что изменение климата затрагивает все государства и что ради того, чтобы достичь консенсуса по проекту резолюции, была проявлена огромная степень гибкости. Хотя ее текст не отвечает потребностям всех стран, он все-таки отражает прогресс, достигнутый на основе консенсуса. При этом делегат Соединенного Королевства поддержал большую часть проекта резолюции, так как он представляет комплексный пакет мер; однако у него есть оговорки по пп. 6, 14, 15 и 17 постановляющей части. Он призвал государства утвердить проект резолюции с учетом высказанных замечаний по отдельным вопросам, так как чрезвычайно важно продвигаться вперед, демонстрируя, что ИКАО продолжает играть руководящую роль в регулировании влияния авиации на изменение климата.

4. Делегат Австралии поддержал документ WP/402 и проект резолюции 17/2, так как это означает движение вперед. Проблема увеличения объема эмиссии парниковых газов (ПГ) в результате деятельности международной авиации требует безотлагательного решения. При этом его государство выражает полную поддержку программе действий, разработанной Группой по международной авиации и изменению климата (ГМАИК) в том виде, в котором она была одобрена на совещании высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HLM-ENV), и стремится играть ведущую роль. Однако это не устраняет потребность в рыночных мерах (РМ), а

также в эксплуатационных мерах и в технических достижениях, в связи с чем он приветствовал прогресс, достигнутый по вопросу принципов РМ, и поддержку дальнейшей работы над системой рыночных мер.

5. Выразив поддержку большей части проекта резолюции 17/2 и отметив огромный объем работы и серьезные компромиссы, проявленные в ходе его подготовки, делегат Австралии приветствовал предложение Председателя. Он отметил имеющиеся у него серьезные возражения по отдельным элементам пп. 6 и 15 постановляющей части касательно среднесрочной цели и порога *de minimis* в отношении применения РМ. Несмотря на то, что он поддерживает концепцию цели по углеродно-нейтральному приросту и примет во внимание освобождения *de minimis* в связи с РМ, его беспокоит то, что элементы предложенных пунктов постановляющей части отклоняются от главного направления доклада ГМАИК и декларации HLM-ENV, в связи с чем он собирается направить официальную оговорку по этим аспектам.

6. Делегат Сингапура отметил, что ради достижения значимого консенсуса по пакету мер, отвечающему потребностям и возражениям всех государств, он проявил огромную степень гибкости, особенно касательно п. 15 постановляющей части проекта резолюции. В связи с предложением председателя он привел следующее толкование п. 15 постановляющей части для того, чтобы Совет учел его при пересмотре мер по его реализации в целях минимизации искажений рыночного равновесия: освобождение *de minimis* касательно РМ применяются к эксплуатантам воздушных судов с незначительным объемом международной авиационной деятельности для того, чтобы избавить их от чрезмерных затрат. Таким образом, при реализации этого условия порог таких освобождений *de minimis* лучше всего применять, исходя из коммерческих тонно-километров (КТК) эксплуатантов воздушных судов, а не строго исходя из КТК государств. Поэтому при применении освобождений *de minimis* к эксплуатантам воздушных судов соответствующий порог нужно устанавливать на надлежащем уровне, чтобы он распространялся только на тех эксплуатантов, которым действительно требуется освобождение. КТК эксплуатанта воздушных судов, лучше отражающий его долю рынка и объем сжигаемого им топлива, является наиболее целесообразным показателем того, соответствует ли он условиям освобождения от РМ.

7. Поддержав работу, проделанную ради достижения консенсуса по вопросу эмиссии, связанной с авиационной деятельностью, и ее влияния на окружающую среду, делегат Колумбии отметила, что при создании правовой системы регулирования эмиссии следует руководствоваться принципом взаимного согласия. Колумбия выступает за техническую помощь развивающимся странам, помощь в проведении научных исследований по критически важным вопросам, а также в изучении факторов, связанных с эмиссией ПГ, в целях создания более экологически чистой инфраструктуры. Система торговли квотами на эмиссию может быть приемлемой только в том случае, если она согласована с использованием моделей, установленных каждым государством в своем соответствующем регионе в целях решения своих глобальных задач, так как, согласно наблюдениям, сборы оказываются неэффективными, если они не связаны с сокращением объема эмиссии.

8. Делегат Колумбии похвально отозвалась обо всех усилиях авиационной отрасли по охране окружающей среды, таких как сокращение годового объема эмиссии в 1,5 раза к 2020 году, достижение нейтрального прироста объема эмиссии также к 2020 году, а также снижение чистого объема эмиссии на пятьдесят процентов к 2050 году. Колумбия, в частности, является одной из стран с низким уровнем загрязнения и низким объемом эмиссии, принимая все усилия по модернизации своего воздушного флота, так как новая технология является шагом на пути к сокращению объема загрязняющих веществ. Она поддержала руководящую роль ИКАО и подготовку предложений об уменьшении объема ПГ и их влияния на окружающую среду, но при

этом отметила, говоря о Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН), что эта Рамочная конвенция подходит для решения проблемы эмиссии и сокращения ее влияния в рамках всей авиационной отрасли. В этой связи необходимо уважать принцип единой, но дифференцированной ответственности, равно как и принцип недопустимости дискриминации, давая всем странам, особенно развивающимся, справедливые и равные возможности в плане развития международной гражданской авиации. В этих целях, по мнению делегата Колумбии, не все государства обязательно должны выполнять эти глобальные цели, поставленные перед ними – вместо этого каждая страна должна вносить свой вклад в достижение этих желательных целей на основе строгого соблюдения принципа общей, но дифференцированной ответственности, в частности, применительно к добровольным действиям со стороны развитых стран.

9. Как было указано Президентом Республики Колумбия на 65-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, все государства призываются работать вместе для охраны окружающей среды, начиная с промышленно развитых стран и эффективного сокращения ими своего объема эмиссии. По мнению делегата Колумбии, документ WP/402 является шагом вперед в охране окружающей среды, и эта конкретная цель получила широкое одобрение в ходе рассмотрения всех возражений государств.

10. Поддержав замечания, высказанные делегатом Кот-д'Ивуар в ходе предыдущего обсуждения, делегат Того выразил мнение, что проект резолюции представляет собой значимый документ и что, если консенсус по нему не может быть достигнут, необходимо создать рабочую группу для преодоления существующих разногласий в ходе последующего пересмотра документа на совещании высокого уровня, запланированном к проведению в период между регулярными сессиями Ассамблеи.

11. Делегат Кубы высказался в поддержку руководящей роли ИКАО в сокращении объема авиационной эмиссии, признав крупный вклад развитых стран в сокращение объема ПГ в мире. Начиная с резолюции A36-22, были сделаны огромные шаги вперед. Несмотря на то, что некоторые пункты, например, касательно торговли квотами на эмиссию, не отражены в проекте резолюции 17/2, она предложила в поддержку замечаний делегата Аргентины отразить в докладе по пункту 17 повестки дня оговорки в отношении пп. 6, 12, 14, 15 и 16 постановляющей части, а также принять на пленарном заседании решение о том, чтобы поручить Совету продолжить работу над вопросами, которые касаются углеродно-нейтрального прироста, РМ и освобождений *de minimis*, и доложить об ее итогах на 38-й Ассамблее. На этой основе, по словам делегата Кубы, она может поддержать проект резолюции 17/2 в том виде, в котором он представлен в документе WP/402.

12. По мнению делегата Канады, в виду многих компромиссов, на которые решились все государства в попытке выработать комплексный, приемлемый подход, достигнут серьезный прогресс. Из положительных моментов она подчеркнула решимость согласовать коллективную и желательную всеобщую цель по достижению в среднесрочной перспективе углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и ускорить работу по оказанию финансовой и технической помощи развивающимся странам. Также впервые были выработаны руководящие принципы для разработки и реализации РМ.

13. Формулировка п. 6 c) постановляющей части в отношении среднесрочных целей представляется спорной, и делегат Канады не согласилась с отделением некоторых элементов при продолжении активного обсуждения других. В этой связи она предложила, чтобы пленарное заседание приняло к сведению документ WP/402 и прогресс, достигнутый к настоящему времени. Делегат Канады также сделала оговорку в отношении п. 15 постановляющей части, так как

конкретный порог для освобождений *de minimis* по РМ в целях их применения к государствам выходит далеко за рамки широких принципов, содержащихся в приложении к документу WP/402. Признав, что данный пункт окажет влияние на форму будущих РМ, а также в связи с тем, что вопрос о применении к государствам порога для освобождений *de minimis* в рамках рыночных мер был впервые поднят именно на данной Ассамблее, она выразила мнение, что времени на обсуждение и понимание последствий этого подхода было недостаточно в виду сложности авиационной отрасли, а также рисков и проблем, возникающих в результате возможных искажений рыночного равновесия и утечки углерода. В этой связи делегат Канады рекомендовала передать документ WP/402 вместе с возражениями и заявлениями в Совет в целях дальнейшей проработки.

14. Поддержав делегата Канады, делегат Соединенных Штатов Америки не согласился с предложением вынести проект резолюции 17/2 на рассмотрение пленарного заседания с учетом необходимости продолжить работу в определенных областях. Он отметил, что, как подтверждают выступления, изменение климата вызывает всеобщую озабоченность и что значительное число развивающихся и развитых стран решительно настроены на совместную работу в рамках ИКАО в целях поиска решения. Однако он не понимает тех, кто заявляет, будто бы обсуждаемый вопрос сдерживает рост авиации или ограничивает ее деятельность. Как показывают итоги HLM-ENV, была поставлена коллективная, безусловная цель, не предъявляющая никаких обязательных или индивидуальных требований ни к одному государству. Он напомнил о значительных позитивных шагах, сделанных HLM-ENV по проблеме изменения климата, в том плане, что авиация является первой отраслью, которая разработала всеобщую цель и планы действий. Необходимо признать и приветствовать, что мировая авиационная отрасль согласовала коллективную цель по достижению углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и можно только сожалеть о том, что ИКАО не может развить этот международный отраслевой консенсус и поставить более амбициозные цели. Несмотря на значительный прогресс, который был достигнут, делегат США указал на серьезные оговорки по поводу поддержки предложенных мер и на серьезные оговорки в отношении целого ряда пунктов постановляющей части, в том числе 6 и 15 постановляющей части. Однако он заверил в приверженности его страны делу поиска конструктивных и коллективных решений, обеспечивающих устойчивый рост международной авиации.

15. Признавая, что ради достижения консенсуса страны решились на компромиссы, и считая документ важным шагом вперед, делегаты Буркина-Фасо и Бурунди выразили поддержку проекту резолюции 17/2; их примеру последовали делегаты Намибии и Свазиленда, согласившись с замечаниями делегатов Чили, Франции, Южной Африки и Уганды (EX/7).

16. Завершая рассмотрение данного пункта повестки дня, Комитет утвердил проект текста доклада по пункту 17 повестки дня (*Раздел об изменении климата*), содержащийся в документе WP/401, к вынесению на пленарное заседание с учетом вышеуказанных оговорок.

17. Заседание было объявлено закрытым в 15:15.

ДОБАВЛЕНИЕ

СПИСОК РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, РАССМОТРЕННЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ

en - Английский fr - Французский es - Испанский ru - Русский ar - Арабский zh - Китайский

WP №	Название и дата представления	Языки					
Пункт 10 повестки дня. Доклады Совета Ассамблее за 2007, 2008 и 2009 годы							
A37-WP/343 EX/76	Проект текста общего раздела доклада Исполнительного комитета и проект текста по пункту 10 повестки дня (01/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 11 повестки дня. Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год							
A37-WP/40 Revision No. 1 EX/16	Revision No. 1 (20/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/40 EX/16	Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год (28/06/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/93 EX/21	Проведение оценок реализованных проектов технического сотрудничества ИКАО (16/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/93 Пересмотренный вариант EX/21	Пересмотренный вариант (28/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/234 EX/40	Расширение разработанной совместно с ИКАО программы подготовки с предоставлением стипендий Республики Корея (информационный документ) – *только на английском языке* (16/09/10)	en					
A37-WP/269 EX/54	Текущие вопросы деятельности и политики ИКАО в области технического сотрудничества – *только на английском языке* (22/09/10)	en					
A37-WP/269 Revision No. 1 EX/54	Revision No. 1 (24/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/276 EX/60	Показатели эффективности для программы технического сотрудничества (22/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/344 EX/77	Проект текста доклада по пункту 11 повестки дня (01/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 12 повестки дня. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФПБ)							
A37-WP/65 EX/18	Деятельность в рамках Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) (20/07/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/65 Addendum No. 1 EX/8	Добавление № 1 (23/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/341 EX/75	Проект текста доклада по 12 пункту повестки дня (01/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности							
A37-WP/18 EX/2	Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS). Стратегический план действий на 2011-2016 годы (28/06/10)	en	fr	es	ru	ar	zh

WP №	Название и дата представления	Языки					
A37-WP/19 EX/3	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (08/07/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/75 EX/19	Декларация по авиационной безопасности (16/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/97 EX/22	Поддержка реорганизации Секретариата ИКАО (компоненты авиационной безопасности), программ по авиационной безопасности и механизмов формирования политики в области авиационной безопасности (25/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/99 EX/23	Соглашения и меморандумы о взаимопонимании для государств-членов в области авиационной безопасности и упрощения формальностей (25/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/100 EX/24	Деятельность по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности (26/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/101 EX/25	Политика в области авиационной безопасности (26/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/164 EX/30	Испытания усовершенствованной технологии обработки изображения в Японии (информационный документ) (07/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/183 EX/33	Усилия, предпринятые государствами Азиатско-Тихоокеанского региона после конференции APAM-AVSEC (10/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/247 EX/44	Разработка и реализация африканской дорожной карты по безопасности полетов (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/252 EX/49	Повышение глобальной авиационной безопасности через активное использование практических возможностей и технической компетенции отрасли (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/255 EX/50	Долгосрочные планы по обеспечению безопасности гражданской авиации в Республике Корея – *только на английском языке* (20/09/10)	en					
A37-WP/256 EX/51	Предложение об установлении основных принципов учета человеческого фактора в обеспечении безопасности гражданской авиации (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/257 EX/52,EC/18	Программа обеспечения безопасности грузовых авиаперевозок (информационный документ) – *только на английском языке* (20/09/10)	en					
A37-WP/282 EX/62	Опыт применения процедуры сертификации компетентности персонала служб авиационной безопасности в Боливарианской Республике Венесуэла (информационный документ) (23/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/283 EX/63	План действий по авиационной безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе (AP-ASAP) – *только на английском языке* (23/09/10)	en					
A37-WP/284 EX/64	Сеть координационных центров по авиационной безопасности – *только на английском языке* (23/09/10)	en					
A37-WP/285 EX/65	Мероприятия в сфере авиационной безопасности и реагирование на угрозы в Непале – *только на английском языке* (23/09/10)	en					
A37-WP/297 EX/66	Проект текста доклада по 13, 14 и 15 пункту повестки дня (30/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/298 EX/67	Уважение прав человека и человеческого достоинства и избежание неоправданных затрат в процессе применения политики авиационной безопасности (информационный документ) – *только на английском языке* (27/09/10)	en					

WP №	Название и дата представления	Языки					
Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности ИКАО (УППАБ)							
A37-WP/32 EX/12	Реализация и эволюция Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности ИКАО (26/07/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/101 EX/25	Политика авиационной в области безопасности (26/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/249 EX/46	Предоставление инструкций проверяющим УППАБ относительно согласования критериев (21/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/250 EX/47	Инициатива разработке эксплуатационных процедур в сфере авиационной безопасности и дискреционные полномочия государств в отношении документов, детализирующих такие процедуры (21/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/297 EX/66	Проект текста доклада по 13, 14 и 15 пункту повестки дня (30/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 15 повестки дня. Поддержка внедрения и развития (ПВР)							
A37-WP/17 EX/1	Программа поддержки внедрения и развития в области авиационной безопасности (Программа ПВР (Авиационная безопасность)) (09/07/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/100 EX/24	Деятельность по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности (26/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/247 EX/44	Разработка и осуществление Африканской "дорожной карты" (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/248 EX/45	Поддержка внедрения и развития (ПВР). Деятельность по обеспечению авиационной безопасности (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/274 EX/58	Повышение уровня авиационной безопасности за счет качества подготовки кадров (информационный документ) – *только на английском языке* (21/09/10)	en					
A37-WP/279 EX/61	Разработка нового учебного материала по вопросам авиационной безопасности гражданской авиации (023/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/297 EX/66	Проект текста доклада по 13, 14 и 15 пункту повестки дня (30/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/299 EX/68	Оказание помощи государствам в устранении недостатков, выявленных в ходе второго цикла реализации Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (информационный документ) – *только на английском языке* (27/09/10)	en					
Пункт 16 повестки дня. Сотрудничество с региональными органами							
A37-WP/28 EX/11	Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации (17/06/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/100 EX/24	Деятельность по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности (26/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/340 EX/74	Проект текста доклада по 16 пункту повестки дня (01/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды							
A37-WP/21 EX/4	Гражданская авиация и окружающая среда (04/06/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/22 EX/5	Климатически-нейтральная инициатива Организации Объединенных Наций (26/05/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/23 EX/6	Авиация и альтернативные виды топлива (25/05/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/23 Исправление № 1 EX/6	Исправление № 1 (21/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh

WP №	Название и дата представления	Языки					
A37-WP/24 EX/7	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха (04/06/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/24 Исправление № 1 EX/7	Исправление № 1 (21/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/25 EX/8	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата (21/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/26 EX/9	Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей (21/07/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/27 EX/10	События в других органах Организации Объединенных Наций (06/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/108 EX/26	Решение проблемы воздействия авиации на окружающую среду в рамках комплексного подхода (30/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/109 EX/27	Авиационная эмиссия (30/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/117 EX/28	Меры по охране окружающей среды, принятые в секторе гражданской авиации (информационный документ) (31/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/174 EX/31	Заявление в отношении мер по снижению эмиссии парниковых газов на пассажирском воздушном транспорте – *только на английском языке* (07/09/10)	en					
A37-WP/181 EX/32	Решение проблемы глобального изменения климата в рамках устойчивого развития международной авиации (10/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/185 EX/34	Экологичные альтернативные виды авиационного топлива (10/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/186 EX/35	Более масштабный коллективный подход к решению проблемы эмиссии парниковых газов международной авиацией (10/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/187 EX/36	Программа действий в области международной авиации и изменения климата – *только на английском языке* (10/09/10)	en					
A37-WP/187 Revision No. 1 EX/36	Revision No. 1 (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/188 EX/37	Взимание налогов на эмиссию авиационных двигателей (10/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/216 EX/38	План действий Индонезии по авиации и изменению климата – *только на английском языке* (15/09/10)	en					
A37-WP/217 EX/39	Разработка глобальных рамок сокращения эмиссии CO_2, связанный с деятельностью гражданской авиацией (15/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/240 EX/42	План действий Коста-Рики и сотрудничество между государствами по сокращению эмиссии парниковых газов – *только на английском и испанском языке* (22/09/10)	en		es			
A37-WP/241 EX/43	Аэропорты и регулирование эмиссии парниковых газов (информационный документ) - *только на английском языке* (21/09/10)	en					
A37-WP/251 EX/48	Позиция Южной Африки по Сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата – *только на английском языке* (20/09/10)	en					
A37-WP/262 EX/53	Международная авиация и изменение климата. Предлагаемая резолюция Ассамблеи (21/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/270 EX/55	Обзор ограничений, касающихся запрета полетов в ночное время – *только на английском языке* (21/09/10)	en					

WP №	Название и дата представления	Языки					
A37-WP/271 EX/56	Усиление лидирующей роли ИКАО в торговле квотами на эмиссию (21/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/271 Revision No. 1 EX/56	Revision No. 1 (29/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/272 EX/57	Оценка возможности достижения углеродно-нейтрального прироста на международном воздушном транспорте к 2020 году - *только на китайском и английском языке* (21/09/10)	en					zh
A37-WP/275 EX/59	Международная гражданская авиация и изменение климата (23/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/304 EX/69	Международная гражданская авиация и изменение климата. Предлагаемая резолюция Ассамблеи – *только на английском языке* (27/09/10)	en					
A37-WP/316 EX/72	Международная гражданская авиация и изменение климата: положения *de minimis – только на английском языке* (29/9/10)	en					
A37-WP/334 EX/73	Проект текста доклада по 17 пункту повестки дня (Раздел об общих положениях, авиационном шуме и местном качестве воздуха) (01/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 18 повестки дня. Задолженность по взносам							
A37-WP/62 EX/17,AD/16	Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам (16/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/62 Revision No. 1 EX/17,AD/16	Revison No. 1 (27/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/62 Revision No. 1 Добавление № 1 EX17,AD/16	Добавление № 1 (28/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 19 повестки дня. Управление людскими ресурсами							
A37-WP/38 EX/14	Управление людскими ресурсами (05/07/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/38 Исправление № 1 EX/14	Исправление № 1 (13/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/345 EX/78	Проект текста доклада по 19 и 20 пункту повестки дня (01/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 20 повестки дня. Кадровый состав ИКАО							
A37-WP/39 Исправление № 1 EX/15	Исправление № 1 (13/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/39 EX/15	Кадровая ситуация в ИКАО (08/07/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/345 EX/78	Проект текста доклада по 19 и 20 пункту повестки дня (01/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh

Пункт 21 повестки дня. Повышение эффективности и действенности работы ИКАО							
A37-WP/34 EX/13	Повышение эффективности и действенности работы ИКАО. Прогресс в деле улучшения методов работы Организации (09/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/123 EX/29	Положение региональных бюро ИКАО, расположенных в Африке – *только на английском языке* (31/08/10)	en					
A37-WP/123 Revision No. 1 EX/29	Revision No. 1 (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/305 EX/70	Предложение о проведении сессий Ассамблеи ИКАО каждые два года – *только на английском и арабском языке* (27/09/10)	en				ar	

WP №	Название и дата представления	Языки					
A37-WP/306 EX/71	Повышение эффективности и действенности ИКАО – *только на арабском и английском языке* (27/09/10)	en				ar	
A37-WP/353 EX/30	Проект текста доклада по 21 пункту повестки дня (02/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 22 повестки дня. Другие вопросы высокого уровня, выносимые на рассмотрение Исполнительного комитета							
A37-WP/237 EX/41	Политика ИКАО в области языкового обслуживания (20/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/365 EX/79	Проект текста доклада по 22 пункту повестки дня (02/10/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
Пункт 52 повестки дня. Упрощение формальностей							
A37-WP/257 EX/52,EC/18	Программа обеспечения безопасности грузовых авиаперевозок (информационный документ) - *только на английском языке* (20/09/10)	en					
Пункт 67 повестки дня. Задолженность по взносам							
A37-WP/62 EX/17,AD/16	Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам (16/08/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/62 Revision No. 1 EX/17,AD/16	Revision No. 1 (27/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh
A37-WP/62 Revision No. 1 Добавление № 1 EX17,AD/16	Добавление № 1 (28/09/10)	en	fr	es	ru	ar	zh

— КОНЕЦ —

ISBN 978-92-9249-207-6