

АССАМБЛЕЯ 37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

ПЛЕНАРНЫЕ ЗАСЕДАНИЯ

Протоколы



*Утверждено Ассамблеей
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АССАМБЛЕЯ 37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

ПЛЕНАРНЫЕ ЗАСЕДАНИЯ

Протоколы



*Утверждено Ассамблеей
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

Дос 9982. Протоколы пленарных заседаний

Номер заказа: 9982

ISBN 978-92-9249-182-6

© 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.

СОДЕРЖАНИЕ

Страница

Протокол первого заседания, вторник, 28 сентября 2007 года, 11:00	1
Открытие сессии Президентом Совета	1
Выступление distinguished Жана Шаре, премьер-министра Квебека	8
Выступление г-на Жеральда Трамбле, мэра города Монреаля	9
Выступление distinguished Чака Страла, министра транспорта, инфраструктуры и коммунального хозяйства, представляющего правительство Канады	12
Утверждение повестки дня	17
Выборы Договаривающихся государств в Совет	
– Установление срока представления уведомлений о кандидатурах для участия в первом и втором этапах выборов в Совет	18
– Максимальное количество Договаривающихся государств, которые будут избраны на каждом этапе выборов	18
– Изменение раздела IX Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600)	18
Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий	18
Создание комиссий, Координационного комитета и выборы председателей комиссий	
– Создание Технической, Экономической, Юридической и Административной комиссий и Координационного комитета	18
Передача Исполнительному комитету и комиссиям пунктов повестки дня и указаний, касающихся координации деятельности этих органов	19
Протокол второго заседания, вторник, 28 сентября 2010 года, 15:00	21
Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий	21
Выборы Председателя и заместителей Председателя Ассамблеи	21
Создание комиссий, Координационного комитета и выборы председателей комиссий	22
Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей	22
Протокол третьего заседания, среда, 29 сентября 2010 года, 9:25	23
Задолженность по взносам	
– Утверждение доклада Исполнительного комитета	23
Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей	24
Протокол четвертого заседания, суббота, 2 октября 2010 года, 9:00	25
Выборы Договаривающихся государств в Совет	
– Этапы 1 и 2 выборов	25
– Установление срока представления кандидатур для этапа 3 выборов	27
Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей	28

Протокол пятого заседания, вторник, 5 октября 2010 года, 14:00	29
Выборы Договаривающихся государств в Совет	
– Этап 3 выборов	29
Выборы Договаривающихся государств в Совет	
– Документ, представленный Саудовской Аравией	31
Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей	31
Протокол шестого заседания, четверг, 7 октября 2010 года, 10:30	33
Выборы Договаривающихся государств в Совет	
– Рабочий документ, представленный Саудовской Аравией	33
Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним	
– Утверждение доклада Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 55–62	36
– Утверждение докладов Экономической комиссии по Общему разделу и пунктам 47–54	38
– Утверждение докладов Технической комиссии по Общему разделу и пунктам 23–46	39
Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий	
– Окончательный доклад Комитета по проверке полномочий	43
Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей	43
Протокол седьмого заседания, четверг, 7 октября 2010 года, 14:00	45
Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним	
– Утверждение докладов Исполнительного комитета по Общему разделу и пунктам 10, 11, 12, 13, 14, 15; 16, 19, 20, 21 и 22	45
– Утверждение доклада Административной комиссии по Общему разделу и пунктам 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 и 75	46
Протокол восьмого заседания, пятница, 8 октября 2010 года, 11:45	49
Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним	
– Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (раздел "Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха")	49
Протокол девятого заседания, пятница, 8 октября 2010 года, 15:15	51
Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним	
– Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (раздел "Изменение климата")	51
Передача полномочий для утверждения протоколов	53
Выражение благодарности	53

ГРАФИК ОБСУЖДЕНИЯ ПУНКТОВ ПОВЕСТКИ ДНЯ НА ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЯХ

Дата и порядковый номер заседания									
Пункт	Сентябрь			02 утреннее 4	Октябрь				
	28 утреннее 1	28 дневное 2	29 утреннее 3		05 дневное 5	07 утреннее 6	07 дневное 7	08 утреннее 8	08 дневное 9
1. Открытие сессии Президентом Совета	X								
2. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей		X	X	X	X	X			
3. Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий	X	X				X			
4. Выборы Председателя и заместителей Председателя Ассамблеи		X							
5. Утверждение повестки дня	X								
6. Создание комиссий, Координационного комитета и выборы председателей комиссий	X	X							
7. Передача пунктов повестки дня Исполнительному комитету и комиссиям и указания, касающиеся координации деятельности этих органов	X								
8. Выборы Договаривающихся государств в Совет	X			X	X	X			
9. Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним - Административная комиссия - Юридическая комиссия - Техническая комиссия - Экономическая комиссия - Исполнительный комитет - Комитет по проверке полномочий						X	X	X	X
18. Задолженность по взносам			X						
Передача Председателю Ассамблеи полномочий по утверждению оставшихся протоколов Исполнительного комитета и пленарного заседания									X

Протокол первого заседания
(Вторник, 28 сентября 2010 года, 11:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 1 повестки дня. Открытие сессии Президентом Совета
 - Выступление distinguished Жана Шаре, премьер-министра Квебека
 - Выступление г-на Жеральда Трамбле, мэра города Монреала
 - Выступление distinguished Чака Стралья, министра транспорта, инфраструктуры и коммунального хозяйства, представляющего правительство Канады
2. Пункт 5 повестки дня. Утверждение повестки дня
3. Пункт 8 повестки дня. Выборы Договаривающихся государств в Совет
 - Установление срока представления уведомлений о кандидатурах для участия в первом и втором этапах выборов в Совет
 - Максимальное количество Договаривающихся государств, которые будут избраны на каждом этапе выборов
 - Изменение раздела IX Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Дос 7600)
4. Пункт 3 повестки дня. Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий
5. Пункт 6 повестки дня. Создание комиссий, Координационного комитета и выборы председателей комиссий
 - Создание Технической, Экономической, Юридической и Административной комиссий и Координационного комитета
6. Пункт 7 повестки дня. Передача Исполнительному комитету и комиссиям пунктов повестки дня и указаний, касающихся координации деятельности этих органов

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 1 повестки дня. Открытие сессии Президентом Совета

1. Президент Совета г-н Роберто Кобе Гонсалес в качестве временно исполняющего обязанности Председателя Ассамблеи объявил 37-ю сессию Ассамблеи открытой и произнес следующую речь:

"Имею честь объявить открытой 37-ю сессию Ассамблеи Международной организации гражданской авиации. От имени Совета ИКАО, Генерального секретаря г-на Раймона Бенжамена и участников настоящей Ассамблеи хочу тепло поприветствовать наших трех уважаемых гостей: почтенного Чака Страла, министра транспорта, инфраструктуры и коммунального хозяйства, представляющего правительство Канады; почтенного Жана Шаре, премьер-министра Квебека; и г-на Жеральда Трамбле, мэра города Монреалья.

Дамы и господа, нынешняя Ассамблея обещает стать одним из самых значимых событий за многие годы.

Только задумайтесь о следующих цифрах:

Сегодня численность населения нашей планеты равняется 6,9 млрд человек, а через сорок лет, в 2050 году, она составит 9 млрд. Таковы данные Отдела народонаселения ООН.

Немаловажно, что этот прирост будет происходить преимущественно в развивающихся странах, что, несомненно, приведет и к существенному расширению деятельности воздушного транспорта.

На сегодняшний день, наш самый долгосрочный прогноз, простирающийся до 2030 года, показывает, что объем пассажирских авиаперевозок увеличивается на 4,6 % в год. Исходя из этих цифр, можно предположить, что к 2030 году сегодняшний показатель, составляющий 2,3 млрд, может увеличиться более чем вдвое и достичь 5 млрд пассажиров, а к середине нынешнего столетия он, безусловно, возрастет еще больше.

Чтобы справиться с прогрессивно растущим потоком в сотни миллионов новых пассажиров, потребуются колоссальные инвестиции в обновление парка воздушных судов, развитие аэропортов и аэронавигационных средств. Это означает, что понадобится подготовить сотни тысяч авиационных специалистов, необходимых для управления чрезвычайно сложными и пока еще не изобретенными системами и технологиями и их эксплуатации. А также потребуются еще более тесное сотрудничество между государствами, отраслью и пассажирами для сохранения целостности глобальной авиатранспортной системы в процессе ее роста, направленного на удовлетворение постоянно расширяющегося спроса на авиаперевозки.

Я убежден, что за последние три года, прошедшие со времени нашей последней сессии Ассамблеи 2007 года, нам удалось добиться прогресса, позволившего заложить основу долговременных стратегий, которые способны оказывать существенное влияние на безопасность полетов, авиационную безопасность и устойчивость авиаперевозок в течение многих десятилетий. В последующие несколько минут мне бы хотелось отметить наиболее важные из наших достижений.

Безопасность полетов

Начну с безопасности полетов. Три года назад, когда проходила предыдущая сессия Ассамблеи, глобальный показатель аварийности составлял около четырех авиационных происшествий на миллион вылетов, что по любым меркам представляет собой выдающееся достижение. Фактически этот уровень аварийности оставался относительно стабильным в течение многих лет. Если бы ничего не делалось для его снижения, то количество авиационных происшествий со временем стало бы увеличиваться в соответствии с ростом авиаперевозок.

Еще один факт заключается в том, что в двух регионах мира отмечался уровень аварийности, который более чем вдвое превышал среднемировой показатель, причем такая

картина наблюдалась именно в тех регионах, где в ближайшие годы ожидается наибольший рост авиаперевозок.

Мы поняли, что для снижения как глобального, так и регионального уровней аварийности, нам необходимо думать и действовать по-другому. Так мы и поступили!

На Конференции высокого уровня по безопасности полетов, проходившей в ИКАО в марте прошлого года, мы предложили дальновидную стратегию, на разработку которой ушло два года. Она была единогласно одобрена 117 государствами-членами и получила полную поддержку со стороны 32 международных организаций и партнеров по отрасли, участвовавших в работе Конференции.

В пяти рекомендациях Конференции выражена суть новой стратегии.

Во-первых, государствам рекомендуется взять на себя обязательства по обмену информацией об эффективности функционирования своих соответствующих систем контроля за обеспечением безопасности полетов. Это должно помочь государствам более оперативно и эффективно выявлять недостатки и более действенно устранять их за счет упрощения процесса более адресного ассигнования ресурсов.

Вторая рекомендация поддерживает данную концепцию прозрачности путем создания международного механизма для обмена информацией по безопасности полетов на основе согласованных на глобальном уровне показателей и методов анализа в области безопасности полетов.

Буквально через несколько минут по соседству с залом Ассамблеи этот проект получит путевку в жизнь с подписанием соглашения о глобальном обмене информацией по безопасности полетов между ИКАО, Федеральным авиационным управлением США (ФАУ), Комиссией Европейского союза (ЕС) Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

Однако в соответствии с третьей рекомендацией при налаживании обмена информацией потребуются разработка кодекса поведения, чтобы обеспечить использование конфиденциальной информации о безопасности полетов исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов в гражданской авиации. Такая защита необходима для свободного движения соответствующих информационных потоков и своевременного получения требуемой информации ИКАО и прочими организациями, участвующими в этой работе.

Четвертая рекомендация вновь указывает на ту плодотворную роль, которую региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов могут играть в повышении уровня безопасности полетов. Во многих случаях отдельные государства не обладают соответствующими ресурсами или специалистами, чтобы действовать в одиночку при решении проблем в области безопасности полетов. Для того чтобы координировать и согласовывать многочисленные инициативы по обеспечению безопасности полетов, опираясь на стратегию эффективного использования профессионального потенциала и ресурсов заинтересованных государств, лучше всего подходят специально созданные региональные органы.

Наконец, в пятой рекомендации содержится предложение о разработке нового Приложения к Уставу ИКАО – Чикагской конвенции, посвященного процессам управления безопасностью полетов. Этот шаг послужил бы новым подтверждением того, что обеспечение безопасности полетов является основным приоритетом ИКАО и способствовал бы распространению и внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики, совершенно необходимых для неуклонного обеспечения высочайшего уровня безопасности полетов.

Таким образом, в целом новая стратегия способствует нашему переходу от реагирующей модели к прогностической, опирающейся на основанный на показателях эффективности деятельности и ориентированный на конкретные результаты подход.

В ходе настоящей Ассамблеи вам будет предложено рассмотреть и одобрить эти и другие предложения, которые будут определять будущее программ ИКАО в области безопасности полетов в долгосрочной перспективе.

Авиационная безопасность

В области авиационной безопасности мы действовали столь же энергично.

В последнее время катализатором нашей деятельности, который ни в коем случае нельзя считать основным мотивационным фактором, послужила попытка совершения диверсии на рейсе № 253 компании "Нортуэст" 25 декабря 2009 года.

Буквально в течение нескольких часов мы вошли в контакт с заинтересованными правительственными учреждениями и партнерами по отрасли. Совместными усилиями мы провели подготовительную работу для того, чтобы предпринять согласованные и скоординированные меры в целях более эффективного противодействия терроризму.

В первой половине 2010 года в Мехико, Токио, Абудже и Абу-Даби прошли четыре региональные конференции по авиационной безопасности на уровне министров. Аналогичные совещания с участием высокопоставленных должностных лиц проводились в Толедо, а еще одно совещание с представителями отрасли состоялось в Женеве. Участники этих совещаний вновь подтвердили приверженность своих стран делу борьбы с терроризмом и подчеркнули необходимость более эффективного реагирования на новые и нарождающиеся угрозы.

Они подготовили рекомендации, в которых предлагается расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами и отраслью; использовать современные технологии для обнаружения запрещенных предметов, при этом не нарушая сферу личной жизни и обеспечивая безопасность досматриваемых лиц; повышать уровень безопасности проездных документов и способствовать развитию работы в данном направлении; а также стремиться к достижению высокого уровня безопасности на фоне эффективного упрощения формальностей для авиапассажиров.

В марте Группа экспертов по авиационной безопасности разработала свои собственные рекомендации, касающиеся укрепления и поддержки Программы ИКАО по авиационной безопасности, включая совершенствование международных стандартов и рекомендуемой практики.

Однако в дополнение к вышеупомянутым реагирующим мерам Ассамблее представится возможность утвердить упреждающую Всеобъемлющую стратегию в сфере авиационной безопасности на следующие шесть лет, которая придет на смену Плану действий в области авиационной безопасности, принятому в связи с событиями 11 сентября 2001 года.

Эта предлагаемая стратегия включает в себя семь направлений: разрешение проблем, связанных с новыми и существующими угрозами; поддержка развития инновационных, действенных и эффективных подходов в области авиационной безопасности; содействие обмену информацией между государствами-членами; содействие повышению уровня соблюдения международных требований стандартов во всем мире и создание у государств устойчивого потенциала в сфере контроля за обеспечением авиационной безопасности; совершенствование ситуации в области человеческого фактора и повышение культуры обеспечения авиационной безопасности; содействие росту взаимного признания процессов

обеспечения авиационной безопасности; акцентирование внимания государств и всех заинтересованных сторон на важном значении авиационной безопасности.

Как нам известно, при решении вопросов, связанных с обеспечением авиационной безопасности, приходится иметь дело с "движущимися целями". Воздушные суда и авиатранспортные средства всегда являлись привлекательной мишенью для потенциальных террористов. Поэтому нам всегда необходимо сохранять бдительность и чутко реагировать на все виды новых и еще только нарождающихся угроз. Даже в тех случаях, когда террористы терпят неудачу, они могут дестабилизировать авиатранспортную систему и ослабить доверие общественности к воздушным перевозкам. Мы не должны этого допустить.

На дипломатической конференции, проходившей в Пекине под эгидой ИКАО, 10 сентября были приняты два документа международного права в целях пресечения незаконных актов в отношении гражданской авиации.

В соответствии с принятыми конвенциями уголовная ответственность распространяется на такие деяния, как использование гражданских воздушных судов в качестве оружия, а также использования опасных материалов для совершения нападения на воздушное судно или уничтожения прочих целей на земле. Незаконная перевозка, биологического, химического и ядерного оружия и сопутствующих материалов теперь становится наказуемым деянием, а угроза совершить незаконный акт, направленный против безопасности гражданской авиации также может повлечь за собой уголовную ответственность. Идея нововведений предельно ясна – незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации в любой форме недопустимо.

Охрана окружающей среды

Разрешите мне теперь перейти к охране окружающей среды, где нам также удалось поднять планку будущих ожиданий благодаря нашим впечатляющим успехам.

Одним из наиболее важных результатов трехлетия стала *Программа действий в области международной авиации и изменения климата*, принятая на совещании высокого уровня в октябре 2009 года. Государства, на долю которых приходится 93 % коммерческих авиаперевозок в мире, при поддержке отрасли выработали первое и на сегодняшний день единственное соглашение, принятое на глобальном уровне, которое определяет задачи целого сектора экономики в области решения проблемы эмиссии CO₂. Наиболее важные ориентиры включают:

- 1) глобальную цель по ежегодному повышению топливной эффективности на 2 % вплоть до 2050 года;
- 2) задачу по разработке стандарта сертификации авиационных двигателей по эмиссии CO₂;
- 3) разработка системы рыночных мер в международной авиации;
- 4) дальнейшее совершенствование мер по оказанию содействия развивающимся государствам и упрощению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и развитию потенциала.

В феврале 2010 года Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) взял на себя обязательства, касающиеся графика разработки стандарта по эмиссии CO₂, которую САЕР намеревается завершить в 2013 году. После утверждения данный норматив станет единственным глобальным стандартом топливной эффективности, действующим в отдельном отраслевом секторе.

CAEP также рекомендовал ввести более строгие стандарты на эмиссию оксидов азота (NO_x), превышающие нынешние нормы на 15 %, применительно к новым авиационным двигателям, которые будут проходить сертификацию после 31 декабря 2013 года.

Еще одной вехой стало утверждение в ноябре 2009 года глобального механизма по разработке и внедрению экологичного альтернативного топлива для авиации. Различные виды альтернативного авиационного топлива второго поколения совместимы с существующими воздушными судами и инфраструктурой аэропортов. Их можно производить из самого разнообразного исходного сырья, что позволит рассматривать многие регионы в качестве кандидатов на размещение там соответствующего производства и откроет перед авиацией возможность стать первым сектором, способным использовать устойчивые альтернативные виды топлива в глобальных масштабах.

Мы рассчитываем на то, что нынешняя сессия Ассамблеи предложит рекомендации, касающиеся деятельности Организации в трех основных областях: достижение более масштабных экологических целей; разработка и применение системы рыночных мер; и меры по оказанию помощи государствам.

Кроме того, политика и рекомендации, выработанные на данной сессии Ассамблеи, заложат основу вклада авиационного сектора в работу 16-й Конференции сторон (COP-16) Рамочной конвенции ООН по изменению климата (РКИК ООН), которая состоится в декабре 2010 года в Мексике.

Эффективность

Помимо обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и экологически устойчивого развития авиации, значительные успехи были достигнуты в области повышения эффективности воздушных перевозок как с технологической, так и эксплуатационной точки зрения. В свою очередь, это позволит добиться дальнейшего сокращения расхода топлива, а следовательно, и эмиссии, а также снижения риска авиационных происшествий и улучшения обслуживания пассажиров.

Одной из ключевых инициатив стал созыв первого в истории Форума по сотрудничеству между гражданскими и военными органами, посвященного глобальной организации воздушного движения. Задача форума заключалась в том, чтобы способствовать углублению понимания гражданскими и военными органами нужд и ограничений каждой из этих двух категорий пользователей воздушного пространства в целях оптимального использования всего имеющегося воздушного пространства с учетом эксплуатационных требований воздушного транспорта, а также требований в области национальной обороны и сохранения окружающей среды. Был намечен план действий, в котором ИКАО будет играть ключевую роль в качестве международной платформы для достижения прогресса в области сотрудничества между гражданскими и военными органами.

Эффективность также подразумевает способность к быстрому реагированию в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов во время чрезвычайных ситуаций. Вот лишь два из многих примеров:

Когда 12 января этого года случилось разрушительное землетрясение на Гаити, мы тут же приступили к действиям в целях обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве Гаити и прилегающей зоны, опираясь на наше Региональное бюро в Мексике, и в сотрудничестве с государствами-членами в регионе. В настоящее время мы оказываем помощь в подготовке планов восстановления инфраструктуры гражданской авиации в стране.

Апрельское извержение вулкана в Исландии стало первым случаем, когда в результате вулканической деятельности возникло столь масштабное нарушение воздушного сообщения в

таком загруженном воздушном пространстве. Всего лишь через два дня после извержения члены Совета ИКАО собрались на совещание с представителями ИАТА, чтобы проанализировать сложившуюся ситуацию, а на следующий день Аэронавигационная комиссия (АНК) ИКАО рассмотрела краткосрочные инициативы по развитию научных исследований в области безопасности полетов в воздушном пространстве, загрязненном вулканическим пеплом. ИКАО учредила новую Международную целевую группу по вулканическому пеплу (IVATF), которая упорно работает над созданием глобального механизма управления рисками для безопасности полетов, связанными с загрязнением воздушного пространства вулканическим пеплом, с тем, чтобы повысить уровень готовности к подобным событиям в случае их возникновения в будущем.

Заключение

Итак, дамы и господа, перед нами трехлетие, ознаменованное внушительными достижениями и появлением политики и программ, ориентированных на будущее, как отмечалось в годовых докладах Совета за последний трехлетний период.

Суть в том, что все они представляют собой потенциальные составные элементы долговременных стратегий, которые могут обеспечить безопасное и упорядоченное развитие гражданской авиации в течение многих будущих десятилетий. В процессе нашего движения вперед, в будущее, нам придется вносить в них коррективы и изменения, но в них отражены основополагающие принципы, необходимые для обеспечения безопасной, надежной и устойчивой эксплуатационной деятельности как сегодня, так и в будущем.

Если последние три года служили стартовой площадкой на пути к достижению целей 2050 года, то стоящая перед вами нелегкая задача заключается в том, чтобы в течение следующих двух недель разработать и утвердить план полета, который приведет нас к следующему этапу.

Надеюсь, что когда вы вернетесь в Монреаль для участия в 38-й сессии Ассамблеи, авиационное сообщество достигнет такого уровня развития, что сможет сказать следующее:

В области безопасности полетов мы добились существенного прогресса в выявлении вновь возникающих проблем безопасности полетов, обеспечив предоставление регламентирующим органам и партнерам по отрасли той информации, которая им необходима для снижения уровня рисков для безопасности полетов прежде, чем они приведут к возникновению авиационных происшествий.

Что же касается авиационной безопасности, то сегодня наши действия отражают полное понимание того, что в условиях постоянного изменения внешних факторов, влияющих на авиационную безопасность, мы должны придерживаться принципа глобального мышления, предполагающего стремление к непрерывному совершенствованию, которое опирается на непреклонную политическую волю и полноценную вовлеченность в работу всех государств и отрасли.

В целях охраны окружающей среды мы установили стандарт по эмиссии CO₂ от авиационных двигателей и безоговорочно считаем своим долгом достичь целей, которые соответствуют требованиям общества, намеренного добиться статуса углеродной нейтральности.

И наконец, мы окончательно ввели в действие такую систему и программы, которые будут способствовать обеспечению высочайшего уровня эффективности всех аспектов деятельности международной гражданской авиации в течение многих будущих десятилетий.

Благодарю вас за внимание и желаю всем нам больших успехов в работе Ассамблеи".

Выступление distinguished Жана Шаре, премьер-министра Квебека

2. "Добро пожаловать в Монреаль, провинцию Квебек и Канаду. Нам очень приятно приветствовать вас на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО и не менее приятно принимать участие в церемонии ее открытия.

По прошествии более 100 лет после появления мировой авиации ей приходится решать проблемы, связанные с непредвиденными последствиями своего успешного развития. Сегодня в авиационной отрасли заняты миллионы людей. Она находится в самом центре процесса экономической глобализации и вследствие этого особенно подвержена влиянию подъемов и падений как мировой, так и региональной экономики.

Хотелось бы подчеркнуть, что мы чрезвычайно гордимся тем, что штаб-квартира этого специализированного учреждения ООН размещается здесь в Монреале. Благодаря присутствию ИКАО, Монреаль является мировой столицей гражданской авиации. Этот статус дополнительно подкрепляется и за счет присутствия здесь Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Международного совета деловой авиации (МСДА). Он также служит отражением нашей местной промышленности, в которой большую роль играет самолетостроение: в Квебеке работают сотни компаний, специализирующихся на производстве самолетов, вертолетов, двигателей, запасных частей для воздушных судов и авиационных тренажеров. В предприятиях нашей авиационной промышленности работает не только более 22 000 человек в Канаде, но и множество людей в самых разных странах мира. Только в 2009 году их объем продаж составил 10,6 млрд долл. Половина занятых в канадской авиационной промышленности работают в Квебеке, и на долю Квебека приходится 70 % поставок авиационных изделий из Канады. Вся эта деятельность осуществляется огромной индустрией, где аэропорты превратились в настоящие города.

Авиация служит важнейшим связующим звеном туризма, превратившегося в главную мировую индустрию. Таким образом, международной гражданской авиации необходимо решать вопросы, связанные с бесчисленными факторами, которые либо оказывают на нее влияние, либо являются частью окружающей обстановки. Основные проблемы, стоящие перед авиацией включают в себя увеличение числа пассажиров, быстрый рост сети маршрутов, дерегулирование, неослабевающую конкуренцию, постоянную непредсказуемость цен на энергоносители, новые неотложные задачи в области безопасности полетов и экологические проблемы – все эти обстоятельства ставят гражданскую авиацию в совершенно особое положение.

Гражданская авиация ставит перед собой масштабные цели по снижению эмиссии парниковых газов (ПГ), и я был очень рад услышать упоминание об этом в выступлении Президента Совета. В числе прочего ИКАО установила амбициозные цели по снижению выбросов оксидов азота, обычно именуемых NO_x. Кроме того, ведется работа по планированию более прямых и коротких маршрутов и повышению эффективности авиационных двигателей, чтобы уменьшить углеродный след авиационной отрасли.

По мере усложнения деятельности гражданской авиации за последние несколько десятилетий расширялся и мандат ИКАО. Мною, как и вами, отмечалось, что *Конвенция о международной гражданской авиации* оказалась достаточно гибким механизмом, который позволяет ИКАО справляться со своими все более сложными обязанностями. Мы знаем, что высокий уровень профессионализма как руководства, так и персонала Организации, с которыми правительство Квебека имеет возможность тесно сотрудничать в качестве одного из правительств страны местонахождения ИКАО, несомненно, поможет обеспечить надежность и эффективность Организации в течение многих лет.

ИКАО является единственным глобальным форумом, способным собрать все заинтересованные стороны – отрасль, правительства, экспертов со всего мира – за одним столом, чтобы попытаться разрешить наиболее сложные и критические проблемы, стоящие перед гражданской авиацией, сколь бы велики порой ни были расхождения между интересами отдельных сторон. Я рад отметить, что, несмотря на эти сложнейшие задачи, присутствие ИКАО в Монреале вносит свой позитивный вклад. Монреаль – франкоязычный город, но он также отличается культурным разнообразием, где жители способны изъясняться на двух официальных языках Канады, и наличие этого мультикультурного измерения позволяет нам общаться на нескольких языках.

В Монреале есть пять крупных университетов. Здесь также находятся научно-исследовательские центры, которые занимаются решением важнейших проблем нашего времени. Кроме того, в городе есть исследовательские центры, специализирующиеся в области авиационной науки и техники.

Правительство Квебека собирается продолжить оказание финансовой поддержки Управлению технического сотрудничества ИКАО. Сегодня мне вновь хотелось бы подтвердить это намерение. Для нас это партнерство имеет основополагающее значение. Мы очень гордимся тем, что ИКАО была среди нас на протяжении последних 60 лет, и я очень рад возможности участвовать в открытии 37-й сессии Ассамблеи и представлять здесь всех жителей Квебека".

3. От имени Ассамблеи временно исполняющий обязанности Председателя Ассамблеи, выразил самую искреннюю признательность правительству и народу провинции Квебек за финансовую и административную помощь, которую они оказывали ИКАО в течение многих лет, и особенно за предоставление прекрасного рабочего помещения для Программы технического сотрудничества ИКАО. Он заверил премьер-министра, что осязаемая поддержка и благожелательное отношение, которое продолжает ощущать ИКАО со стороны сотрудников его правительства, будут укреплять способность Организации лучше служить интересам международного авиационного сообщества.

Выступление г-на Жеральда Трамбле, мэра города Монреаля

4. "Я также очень рад тепло приветствовать вас в Монреале по случаю открытия 37-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Да, ИКАО присутствует здесь уже 60 лет, и для нас, монреальцев, это служит источником большой гордости. Надеюсь, что вы чувствуете себя здесь очень комфортно и можете считать этот город своим вторым домом. Каждые три года Монреаль радушно принимает вас и предоставляет возможность обсудить все более существенные вопросы. Не является исключением из этого правила и сессия Ассамблеи ИКАО 2010 года – всем нам известно, что сегодня гражданской авиации приходится сталкиваться с серьезными вызовами. Я не сомневаюсь, что вам удастся найти путь к выработке общих решений, соответствующих международной практике, будь то в области авиационной безопасности, безопасности полетов или экологии.

Я внимательно слушал выступление Президента Совета, в частности, говорившего о существенном увеличении численности мирового населения, которая возрастет с 6,9 до 9 млрд человек. Хотелось бы лишь напомнить вам, что значительное большинство этих людей живет в городах. В настоящее время на долю городских жителей приходится 80 % населения Канады и 50 % мирового населения. Поэтому важно, чтобы наши партнерства занимались не только разработкой программ действий, но и намечали амбициозные цели.

В том, что касается охраны окружающей среды, вы можете положиться на Монреаль. Наш город находится в авангарде экологического движения и намерен сохранять свои позиции. Как вы, должно быть, помните, во время прошлой сессии Ассамблеи в 2007 году я говорил о мерах по снижению уровня выбросов парниковых газов (ПГ) в Монреале, созданию активной и ответственной политики в области общественного транспорта и, в целом, по укреплению позиций Монреаля во главе крупных городов мира, придерживающихся принципов устойчивого развития.

С тех пор в очень важной декларации, сделанной в контексте Копенгагенского соглашения, премьер-министр провинции Квебек заявил, что правительство Квебека поставило перед собой цель на 20 % сократить эмиссию ПГ к 2020 году посредством содействия повышению эффективности общественного транспорта и создания финансовой программы, в частности, включающей введение акцизного налога на газ, утвержденного при составлении последнего бюджета. Реализации неослабевающих усилий правительства Квебека во многом способствует его премьер-министр. Впервые в истории провинции Квебек премьер-министр со всей ясностью заявил: "Наша цель – добиться 20-процентного сокращения эмиссии ПГ к 2020 году; мы этого достигнем и создадим источник доходов, специально предназначенный для достижения данной цели.

Как вам известно, здесь размещается секретариат Конвенции ООН по биологическому разнообразию. Монреаль является членом Всемирного совета мэров по вопросам изменения климата, который теперь включил в свою повестку дня проблему биоразнообразия. Жителям Монреаля посчастливилось иметь комплекс, который сегодня известен под названием *Quartier de la vie* ("Квартал жизни") и объединяет наши музеи природы, а именно: Монреальский ботанический сад – второй по величине в мире после Кью-Гарденз в Англии; Биокупол; инсектарий; и планетарий. Материально-техническая база науки достигла такого уровня, что при поддержке правительства провинции Квебек и Федерального правительства мы будем в ближайшие недели открывать Центр биоразнообразия. Этот центр представляет собой консорциум канадских университетов и 200 исследовательских центров, занимающихся разработкой и внедрением инноваций и созданием новых лекарственных препаратов. Кроме того, в конце октября мы будем принимать участие в совещании Конференции сторон Конвенции о биологическом разнообразии в Нагойе (Япония), чтобы обсудить проблемы биоразнообразия, имеющего чрезвычайно важное значение, поскольку оно играет некоторую роль в изменении климата. В качестве активных сторонников сохранения биоразнообразия будут выступать четыре города мира: Куритиба (Бразилия), Бонн (Германия), Нагойя и Монреаль.

Учитывая сказанное выше, я с удовольствием отмечаю, что ИКАО играет заметную роль в области обеспечения экологической безопасности, контролируя воздействие гражданской авиации на окружающую среду и непрестанно работая над улучшением ситуации, будь то посредством оптимизации использования воздушного пространства, применения альтернативных видов топлива или снижения авиационного шума.

ИКАО является старейшей международной организацией в Монреале. Наш город всегда стремился быть верным партнером, стараясь поддерживать Организацию в процессе ее роста и обеспечивать удовлетворение ее потребностей. Поэтому Штаб-квартира ИКАО располагается в Международном квартале. Сегодня, если вы направляетесь из Международного квартала к реке Св. Лаврентия, вы увидите высокое бетонное здание; через несколько лет при содействии правительства Квебека эта территория будет реконструирована и там появится квартал Бонавантюр. Мы хотим, чтобы у вас были зеленые зоны, вид на реку, самобытная архитектурная среда, престижное расположение и удобный путь к центру города. Таким образом мы намереваемся завершить ту работу, которую вы начали, когда выбрали Монреаль в качестве местонахождения ИКАО. Мы стремимся дать вам такой Международный квартал, который отражает то уважение, которое мы испытываем к вашей Организации. Мы со всей ясностью отдаем себе отчет в том, что благодаря вашему присутствию и существованию

общепризнанного центра мировой авиации Монреаль (вместе с Сиэтлом и Тулузой) вошел в очень избранную группу мегаполисов, способных осуществить сборку абсолютно любого компонента воздушного судна без исключения. Так что нашему городу удалось свести воедино квалифицированных специалистов, услуги, ноу-хау и необходимую подготовку кадров, что имеет основополагающее значение для привлечения персонала в сектор, который всегда будет находиться на острие технологического прогресса, научных исследований и опытно-конструкторских разработок.

Монреаль уже давно увлекается авиацией. В начале лета мы отмечали 100-летний юбилей первого полета самолета над Монреалем. Это был аэроплан "Блерио-ХІ", который пилотировал Жак де Лессеп. В ближайшие недели будет завершена работа по созданию копии этого самолета и Блерио-ХІ вновь пролетит над городом. Наша столетняя история авиации служит объяснением того, почему мы испытываем гордость в связи с расширением и модернизацией аэропорта Монреаль – Трюдо и повышением уровня авиационной безопасности в этом международном аэропорту в последние годы; почему мы гордимся тем, что этой весной начал между центром города и аэропортом курсировать пользующийся большой популярностью автобус-экспресс № 747; и почему мы ощущаем еще большую гордость по поводу грядущей возможности запустить железнодорожный экспресс между центром Монреаля и аэропортом Монреаль – Трюдо.

Мы все больше расширяем сотрудничество с авиакомпаниями в целях налаживания прямого авиасообщения с самыми разными странами. В частности, в ближайшие недели мы будем открывать авиасообщение по маршруту Монреаль-Феникс. Было проведено немало переговоров с Китаем, который сегодня рассматривает Монреаль как важное туристическое направление и имеет здесь консульство; мы надеемся, что вскоре будут организованы прямые перелеты между Шанхаем, Пекином и Монреалем. Я считаю, это признанием нашего вклада в отношения с китайской общиной Монреаля, а если говорить более конкретно, то мне представляется, что еще одним фактором здесь стало установление побратимских связей с Шанхаем в 1985 году. Опираясь на поддержку наших правительств, правительства провинции Квебек и правительства Канады, мы ведем работу с нашими партнерами – агентством "Монреаль Интернэшнл" и Торговой палатой Монреаля. В последние годы мы с удовольствием поощряли новые международные организации и специализированные компании к тому, чтобы они открывали свои офисы в Монреале. Если ограничиться примерами только из авиационной отрасли, то можно сказать, что здесь разместили свои штаб-квартиры Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международный совет аэропортов (МСА) и Программа КОСПАС-САРСАТ (Международная спутниковая система поиска и спасения), а в мае открылось представительство Международного общества авиационной электросвязи (СИТА). Тот факт, что эти организации выбрали Монреаль вызывает чувство глубокого удовлетворения. Они пополняют ряды 65 крупных международных организаций, расположенных в Монреале, провинции Квебек и Канаде, наряду с почти 90 консульствами и дипломатическими представительствами. Сегодня мы являемся главным центром в Северной Америке для проведения деловых конференций. А значит, наша репутация принимающей стороны мирового уровня, имеющая столь важное значение для нашего города, продолжает расти.

Обращаясь к Президенту Совета г-ну Роберто Кобе Гонсалесу и Генеральному секретарю г-ну Раймону Бенжамену, хотелось бы сказать, что вы можете рассчитывать на наш город. Я благодарю вас за то, что сотрудничество с таким образцовым партнером, как ваша организация, способствовало повышению престижа Монреаля. В вашем лице мне также хотелось бы поблагодарить более 600 международных чиновников и сотрудников вашей уважаемой организации. Их присутствие вносит свой вклад в укрепление статуса Монреаля как космополитичного центра знаний. Их деятельность по всему миру дает поистине впечатляющие результаты. Позвольте мне привести только один недавний пример, связанный с землетрясением на Гаити.

Я был особенно поражен тем, насколько эффективно ИКАО мобилизовала свои ресурсы, чтобы обеспечить эффективную организацию воздушного движения в регионе после катастрофы. Сегодня от лица гаитянской общины Монреаля мне хотелось бы выразить вам благодарность за эту работу. Мы имели возможность непосредственно оценить ее значение и масштабы, поскольку у Монреаля есть прочные связи с Порт-о-Пренсом и Гаити. ИКАО действовала чрезвычайно эффективно, как это обычно происходит, когда Организация приходит на помощь странам в чрезвычайных ситуациях.

Я поздравляю и благодарю каждого из вас в отдельности и всех вместе и желаю участникам 37-й сессии Ассамблеи плодотворных дискуссий и продуктивной работы. Как сказал Президент Совета, сегодня настало время внести весомый вклад в будущее, и когда вы вернетесь в Монреаль в 2013 году, промежуточные цели, предусмотренные программами действий, и амбициозные цели, стоящие перед обществом и всем человечеством, должны быть достигнуты.

Желаю вам приятного пребывания в Монреале и надеюсь, что у вас будет некоторое время, чтобы познакомиться с его многочисленными достопримечательностями и ощутить очарование нашего города. Если вы окажетесь в центре, то увидите несколько строящихся объектов. Хотя сегодня стройки представляют определенное временное неудобство, в конечном итоге цель этих проектов заключается в том, чтобы украсить ту часть Монреаля, где располагается *Quartier des spectacles* (Квартал представлений). Ведется еще и много другой работы – так что вернувшись в Монреаль через три года, вы сможете сказать: "Какой прекрасный город Монреаль! Мы любим этот великий мегаполис и очень рады тому, что более 60 лет тому назад ИКАО решила разместить свою Штаб-квартиру здесь в Монреале, Квебеке, Канаде!".

5. Временно исполняющий обязанности Председателя Ассамблеи поблагодарил г-на Трамбле за его теплые слова. Также, выражая от лица делегатов и участников сессии Ассамблеи признательность городу Монреалю за радушие и гостеприимство, ощущавшееся с момента их прибытия, он подчеркнул, что отмеченный мэром космополитический характер Монреаля отражает мультикультурный состав участников сессии, присутствующих в зале Ассамблеи, и во многом способствует тому, чтобы и гости, и постоянные жители города чувствовали себя здесь, как дома.

Выступление distinguished Чака Страла, министра транспорта, инфраструктуры и коммунального хозяйства, представляющего правительство Канады

6. "Канада гордится возможностью принимать у себя 37-ю сессию Генеральной Ассамблеи Международной организации гражданской авиации, и я рад приветствовать вас всех в Монреале, провинции Квебек и Канаде.

Как министр транспорта, инфраструктуры и коммунального хозяйства я горжусь историей канадской авиации и той ролью, которую она играет в рамках этой важной многосторонней организации.

Как вы помните, в прошлом году мы праздновали 100-летие первого полета в Канаде, ставшего знаменательным событием для нашей страны.

Этот первый полет открыл Канаду миру, и одновременно породил приверженность Канады принципам глобального партнерства. Это отразилось и в преобразованиях после второй мировой войны, и в учреждении таких организаций, как ООН и ИКАО.

Это стремление к совместным решениям объясняет, почему Канада оказалась среди убежденных сторонников создания ИКАО в 1944 году.

Мы входили в число 52 государств – учредителей ИКАО и с тех пор имеем честь выступать в роли принимающей страны ИКАО, чем по праву гордимся.

Сегодня наша приверженность ИКАО сильнее, чем когда-либо, поскольку в наши дни гражданская авиация сталкивается с новыми проблемами.

Самый значительный экономический спад в новейшей истории подрывает рентабельность авиационного сектора; сохраняется угроза терроризма; и к международной авиации предъявляются повышенные ожидания, касающиеся ее участия в противодействии изменению климата.

Хорошо, что нам посчастливилось иметь руководителя, соответствующего требованиям времени. Господин Раймон Бенжамен, Генеральный секретарь ИКАО, вступил в должность в период, озаглавленный большими переменами и нелегкими проблемами, и уже проявил энергию и качества, столь необходимые для предстоящей работы.

Г-н Роберто Кобе Гонсалес, Президент Совета ИКАО, играет важнейшую роль в достижении согласованных решений и успешном выполнении растущей повестки дня ИКАО.

Мне бы хотелось воспользоваться этой возможностью, чтобы кратко остановиться на результатах, которых нам удалось достичь совместными усилиями в области безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды, а также на той работе, которую нам еще предстоит проделать.

Безопасность полетов

Обеспечение безопасности полетов была и остается главным приоритетом. В гражданской авиации удалось обеспечить беспрецедентно высокий уровень безопасности полетов. Об этом свидетельствует статистика: как уже отмечено Президентом Совета, глобальный показатель аварийности составляет около четырех авиационных происшествий на миллион вылетов.

И все же необходимо сделать еще больше. Канада считает, что следующим шагом должен стать отход от принципа, предполагающего реагирование международного сообщества на уже случившиеся события, и усвоение более упреждающего подхода, опирающегося на моделирование и анализ с целью выявления нарождающихся проблем в области безопасности полетов.

ИКАО является самым подходящим органом для того, чтобы возглавить такой переходный процесс, и мы видим, что на этом пути уже достигнут значительный прогресс.

Ранее в этом году ИКАО провела ряд конференций высокого уровня по безопасности полетов. В ходе этих конференций особое внимание уделялось разработке Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), в котором будет сформулирована стратегия ИКАО, определяющая руководящие принципы ее глобальных инициатив в области безопасности полетов.

Нынешняя сессия Генеральной Ассамблеи будет стремиться к тому, чтобы заручиться поддержкой государств-членов в целях дальнейшего продвижения работы над ГПБП, который позволит координировать усилия ИКАО, правительств и отрасли в области безопасности полетов.

Канада также принимала активное участие в разработке других мер, связанных с обеспечением безопасности полетов. В частности, мы оказываем поддержку переходу программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов к использованию механизма непрерывного мониторинга.

Канада считает это преобразование важнейшим шагом по повышению уровня безопасности полетов во всем мире, в том числе посредством оказания содействия государствам-членам в выполнении своих обязательств по обеспечению безопасности полетов.

Я горжусь тем, что Канада сыграла одну из ведущих ролей в разработке и продвижении новых подходов, утвержденных ИКАО. Здесь, в частности, можно отметить введение систем управления безопасностью полетов (СУБП), использование которых стало нормой общемировой практики.

СУБП делает акцент на роли организационного и человеческого факторов в авиационных происшествиях и инцидентах. Она направлена на то, чтобы обеспечение безопасности полетов стало составной частью общей культуры производства и неотъемлемым элементом ведения бизнеса.

Этот подход, основанный на оценке рисков, реально работает и спасает жизни людей. Он признан в Канаде, признан авиационной отрасль и получил одобрение мирового сообщества.

Канада приветствует недавние шаги ИКАО, решившей расширить рамки системного подхода и санкционировать внедрение государствами-членами своих собственных государственных программ по безопасности полетов.

Мне бы хотелось воспользоваться этой возможностью, чтобы выразить благодарность за тот вклад, который несколько лет тому назад внесли в нашу работу в этой области эксперты ИКАО, выступавшие перед комитетами канадского парламента в ходе рассмотрения усилий нашей страны по созданию СУБП.

В будущем мы по-прежнему намерены уделять самое тщательное внимание системам управления безопасностью полетов. Совместно с ИКАО и другими государствами членами мы также будем принимать участие в разработке систем по управлению рисками, связанными с утомляемостью и непрерывном совершенствовании государственных программ по безопасности полетов.

Канада является убежденным сторонником необходимости обеспечения безопасности полетов в нашей системе гражданской авиации. Мы рассчитываем на продолжение сотрудничества со странами – членами ИКАО в целях повышения безопасности канадских и международных воздушных перевозок.

Авиационная безопасность

Безопасность полетов и авиационная безопасность тесно взаимосвязаны, и Канада твердо намерена обеспечивать безопасное и надежное функционирование систем гражданской авиации.

Надежность системы означает, что ей доверяют, и это качество имеет важнейшее значение для авиапассажигов экономического благосостояния всех стран.

Следует отметить, что глобальная авиатранспортная система отличается надежностью.

Однако попытка совершения диверсии на рейсе № 253 компании "Нортуэст" в декабре прошлого года послужила драматическим напоминанием о том, что гражданская авиация остается целью террористов. Поэтому мы должны по-прежнему сохранять бдительность

Деятельность ИКАО и ее государств-членов в этой области и достигнутые ими результаты можно считать образцом успешной работы, о чем свидетельствуют недавние региональные конференции по авиационной безопасности.

Вынесенные этими конференциями рекомендации охватывали такие направления, как безопасность проездных документов, упрощение формальностей для авиапассажиров и использования современных технологий для обнаружения запрещенных предметов.

Указанные рекомендации дополняют и подкрепляют рекомендацию Группы экспертов ИКАО по авиационной безопасности относительно усиления поддержки Программы ИКАО в области авиационной безопасности.

Канада принимает активное участие в работе по данной проблематике. Мы рады сообщить о нашем решении выделить 1,5 млн долларов на поддержку усилий по созданию потенциала в области авиационной безопасности в тех странах, которые больше всего в этом нуждаются. Нам также было приятно узнать, что и другие государства-члены намереваются выделить аналогичные добровольные дотации.

Ассамблее представлена на утверждение резолюция с внесенными в нее поправками, касающаяся политики в области авиационной безопасности. Ассамблее также будет предложено утвердить Всеобъемлющую стратегию в сфере авиационной безопасности на следующие шесть лет.

Данная стратегия придет на смену Плану действий в области авиационной безопасности, принятому в связи с событиями 11 сентября 2001 года.

Канада поддерживает работу ИКАО, направленную на повышение уровня авиационной безопасности, и делает значительные инвестиции в совершенствование средств обеспечения авиационной безопасности на внутренних линиях – в частности, в течение пяти лет было выделено почти 100 млн долларов на укрепление системы безопасности авиагрузов и обеспечения ее совместимости с соответствующими системами ключевых международных партнеров.

Мы также намерены в течение пяти лет выделить Управлению безопасности на воздушном транспорте Канады свыше 1,5 млрд долларов в целях укрепления антитеррористической защищенности нашей авиатранспортной системы и усиления защиты авиапассажиров.

Мы обновляем нашу систему нормативного регулирования, чтобы сделать наши нормы более гибкими и функционально-ориентированными. Это поможет Канаде поддерживать соответствие международным требованиям на фоне укрепления подотчетности.

Канада участвовала и будет продолжать активно участвовать вместе с партнерами в поддержке замечательных инициатив ИКАО, чтобы укрепить ее лидирующую роль в сфере обеспечения авиационной безопасности в сегодняшнем взаимосвязанном мире.

Перед тем как перейти к другим вопросам, мне бы хотелось кратко отметить работу ИКАО над новой глобальной *Конвенцией о возмещении ущерба, причиненного третьим лицам в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов.*

В ответ на глобальную озабоченность по поводу стоимости страхования ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами по военным рискам Международная конференция по воздушному праву, проводившаяся в Штаб-квартире ИКАО, приняла вышеупомянутую конвенцию 2 мая 2009 года.

Это еще один пример, демонстрирующий, что ИКАО продолжает играть ведущую роль в реагировании на нужды мировой авиационной отрасли.

Окружающая среда

Третьим столпом повестки дня ИКАО наряду с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности является устойчивое развитие гражданской авиации.

Хотя исторически работа ИКАО была сосредоточена на авиационном шуме и загрязняющих веществах, ухудшающих местное качество воздуха, сегодня спектр экологических задач Организации расширился и дополнительно включает в себя такие проблемы, как эмиссия парниковых газов и изменение климата.

В этом направлении был достигнут значительный прогресс.

Среди достижений ИКАО мне хотелось бы отметить Программу действий в области международной авиации и изменения климата, единственное соглашение, принятое на глобальном уровне, которое определяет рамочный механизм для решения проблемы эмиссии CO₂.

Хотя достигнутые результаты впечатляют, я верю, что мы можем сделать еще больше, совершив очередной шаг вперед прямо здесь, на нынешней сессии Ассамблеи. Мы должны развить уже имеющиеся успехи ИКАО и ее государств-членов в области ограничения неблагоприятного воздействия авиации на окружающую среду.

Они включают разработку первого в истории стандарта для авиационных двигателей по эмиссии CO₂ и глобальных рамок применения рыночных мер в международной авиации, а также договоренность об установлении более амбициозных целей на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

Я отдаю себе отчет в том, что некоторые из указанных направлений по-прежнему являются предметом оживленных дискуссий.

Я сознаю, что существует озабоченность относительно того, что более амбициозные цели могут оказаться нереалистичными и, возможно, их не удастся сочетать с ростом авиаперевозок, особенно в развивающемся мире.

И я знаю, что некоторые обеспокоены тем, что предоставление государствам-членам возможности принимать свои собственные решения относительно рыночных мер породит несогласованность действий и создаст трудности для отрасли.

Тем не менее, если мы действительно стремимся двигаться вперед, эти проблемы должны быть разрешены на нынешней сессии Ассамблеи.

Сила ИКАО заключается в признании того, что многосторонняя координация и недопущение дискриминации имеют существенное значение для деятельности международной гражданской авиации.

Этот принцип применим как в отношении охраны окружающей среды, так и обеспечения безопасности полетов, и авиационной безопасности.

ИКАО получила мандат на борьбу с эмиссией парниковых газов от международной авиации *Рамочной конвенции ООН по изменению климата*, и мы возлагаем большие надежды на то, что ИКАО справится с поставленной задачей.

Канада сохраняет свою приверженность сотрудничеству со всеми государствами-членами в целях содействия успешному решению задач, предусмотренных расширенным экологическим мандатом ИКАО. В своих действиях мы будем руководствоваться реальными результатами выполняемой работы, чутко реагируя на потребности сегодняшнего дня.

Заключение

В каждом из данных направлений – безопасность полетов, авиационная безопасность, и экология – перед нами стоит множество нелегких проблем. Однако история показывает, что ИКАО умеет справляться со сложными задачами.

Одной из самых сильных сторон ИКАО является ее способность к успешному многостороннему взаимодействию, и у нее можно многому поучиться в том, что касается умения поставить и реализовать те или иные цели в области международного сотрудничества.

Канада гордится тем, что играет одну из лидирующих ролей в рамках ИКАО, и останется ее убежденным сторонником, поскольку мы совместно работаем над решением проблем, на которых я кратко остановился в сегодняшнем выступлении.

Я убежден, что нынешняя сессия Ассамблеи умножит наследие ИКАО, продолжив работу по созданию безопасной, надежной и устойчивой авиатранспортной системы, которая соединяет людей, способствует развитию торговли и росту глобальной экономики.

Желаю участникам сессии плодотворной работы".

7. Выражая признательность достопочтенному Чаку Стралю за добрые слова, обращенные к Ассамблее, временно исполняющий обязанности Председателя подчеркнул, что Канада всегда была для ИКАО образцовой принимающей страной. Ее щедрость и отзывчивость проявлялась в том, что она предоставляла прекрасные помещения для работы делегатов Ассамблеи и постоянно вносила существенный вклад в деятельность Организации и достигнутый прогресс. Указав на лидирующую роль Канады в разработке и внедрении Стандартов и политики ИКАО, временно исполняющий обязанности Председателя особо отметил, что деятельность Канады является ярким примером самого эффективного содействия целостности глобальной системы воздушного транспорта.

Пункт 5 повестки дня. Утверждение повестки дня

8. Ассамблея в соответствии с правилом 12 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи* (Doc 7600) утвердила повестку дня, содержащуюся в пересмотренном варианте № 2 документа WP/1.

Пункт 8 повестки дня. Выборы Договаривающихся государств в Совет***Установление срока представления уведомлений о кандидатурах для участия в первом и втором этапах выборов в Совет***

9. Временно исполняющий обязанности Председателя объявил, что этапы 1 и 2 выборов в Совет будут проведены в субботу, 2 октября 2010 года, в 9:00. Желающие выдвинуть свои кандидатуры должны в письменном виде уведомить об этом Генерального секретаря до 12:30 в четверг, 30 сентября 2010 года. Уведомления о кандидатурах для участия в этапе 3 выборов будут приниматься только после завершения этапов 1 и 2 выборов в субботу, 2 октября 2010 года, в течение 48 ч, т. е. до этого же часа в понедельник, 4 октября 2010 года, и должны представляться в письменном виде Генеральному секретарю. Этап 3 выборов будет проходить во второй половине дня во вторник, 5 октября 2010 года.

Максимальное количество Договаривающихся государств, которые будут представлены в Совете

10. В соответствии с рекомендацией Совета, содержащейся в документе WP/2, Ассамблея установила максимальное количество Договаривающихся государств, которые будут представлены в Совете: этап 1 – 11 государств; этап 2 – 12 государств; и этап 3 – 13 государств.

Изменение раздела IX Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Дос 7600)

11. На основании предложения, представленного Советом в пересмотренном варианте документа WP/8, Ассамблея в соответствии с правилом 66 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи* (Дос 7600) утвердила с немедленным вступлением в силу поправки к правилам 59 и 60 раздела IX (*Голосование при выборах в Совет*) Постоянных правил, изложенные в добавлении к данному документу и предусматривающие использование электронной системы голосования при выборах в Совет при том понимании, что бумажная система голосования сохранится в качестве резервного варианта.

Пункт 3 повестки дня. Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий

12. В соответствии с правилами 14 и 16 b) своих Постоянных правил процедуры (Дос 7600) Ассамблея согласовала вопрос о создании Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий. Временно исполняющий обязанности Председателя попросил делегации Камбоджи, Кувейта, Панамы, Словакии и Уганды назначить по одному члену в состав Комитета по проверке полномочий, который соберется сразу же после пленарного заседания.

Пункт 6 повестки дня. Создание комиссий, Координационного комитета и выборы председателей комиссий***Создание комиссий и Координационного комитета***

13. Затем Ассамблея создала Техническую комиссию, Экономическую комиссию, Юридическую комиссию и Административную комиссию, а также Координационный комитет в соответствии с правилами 14 и 16 своих Постоянных правил процедуры (Дос 7600).

Пункт 7 повестки дня. Передача Исполнительному комитету и комиссиям пунктов повестки дня и указаний, касающихся координации деятельности этих органов

14. Пленарное заседание передало повестку дня, изложенную в пересмотренном варианте № 2 документа WP/1 Исполнительному комитету и комиссиям и распределило различные пункты следующим образом: Исполнительный комитет рассмотрит пункты 10–22 повестки дня; Техническая комиссия рассмотрит пункты 23–46 повестки дня; Экономическая комиссия рассмотрит пункты 47–54 повестки дня; Юридическая комиссия рассмотрит пункты 55–62 повестки дня, и Административная комиссия будет рассматривать пункты 63–75 повестки дня.

15. Заседание закрылось в 12:30.

Протокол второго заседания
(Вторник, 28 сентября 2010 года, 15:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 3 повестки дня. Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий
2. Пункт 4 повестки дня. Выборы Председателя и заместителей Председателя Ассамблеи
3. Пункт 6 повестки дня. Создание комиссий, Координационного комитета и выборы председателей комиссий
4. Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

- Пункт 3 повестки дня. Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий**

Промежуточный устный доклад Комитета по проверке полномочий

1. Председатель Комитета по проверке полномочий г-н А. Мартинес (Панама) сообщил, что Комитет по проверке полномочий собрался после 1-го пленарного заседания и рассмотрел полномочия, полученные на данный момент. На момент проведения заседания зарегистрировалось 152 Договаривающихся государства, из которых 74 представили свои полномочия в надлежащей форме. 6 государств представили полномочия, но еще не зарегистрировались. Из 30 зарегистрировавшихся делегаций, присутствующих в качестве наблюдателей, 29 представили надлежащие полномочия. 2 делегации-наблюдатели представили полномочия, но еще не зарегистрировались. Комитет рекомендовал, чтобы Ассамблея призвала все государства и организации, которые еще не представили надлежащие полномочия, сделать это как можно быстрее, чтобы полноценно участвовать в обсуждениях и дать возможность предоставить этим делегациям Договаривающихся государств право голоса.

2. Промежуточный доклад Комитета по проверке полномочий был утвержден без замечаний.

- Пункт 4 повестки дня. Выборы Председателя и заместителей Председателя Ассамблеи**

3. Глава делегации Соединенных Штатов, которого поддержал глава делегации Австралии, предложил кандидатуру д-ра Гарольда Демурена, заместителя главы делегации Нигерии, в качестве Председателя 37-й сессии Ассамблеи.

4. Эта кандидатура была утверждена при всеобщем одобрении, после чего д-р Демурен был объявлен избранным на этот пост и ему предложили занять место Председателя.

5. Председатель поблагодарил главу делегации Соединенных Штатов за предложение его кандидатуры, главу делегации Австралии – за поддержку, а делегатов Ассамблеи – за оказанную ему честь. Он отметил, что, утвердив его кандидатуру, делегаты оказали честь не только ему лично, но и Нигерии, отмечающей 50-летие своей независимости, а также всему Африканскому континенту.

6. Затем Председатель Ассамблеи предложил приступить к выборам заместителей Председателя, и глава делегации Бразилии, которого поддержал глава делегации Колумбии, предложил следующие кандидатуры:

Первый заместитель Председателя	Г-н К. Раду, заместитель главы делегации Румынии
Второй заместитель Председателя	Г-н Дж.Т. Перес, глава делегации Доминиканской республики
Третий заместитель Председателя	Г-н В. Окулов, глава делегации Российской Федерации
Четвертый заместитель Председателя	Г-н С.М. Аль Суваиди, делегат Объединенных Арабских Эмиратов

7. Эти кандидатуры были встречены всеобщим одобрением.

Пункт 6 повестки дня. Создание комиссий, Координационного комитета и выборы председателей комиссий

Выборы председателей комиссий

8. Глава делегации Малайзии представил кандидатуры, которые были поддержаны главой делегации Канады, и Ассамблея единодушно одобрила следующие кандидатуры председателей комиссий:

Техническая комиссия	Г-н С. Эль Хефни, глава делегации Египта
Экономическая комиссия	Г-жа С. Герер, заместитель главы делегации Австрии
Юридическая комиссия	Г-н Л. Мабасо, делегат Южной Африки
Административная комиссия	Д-р Н. Заиди, делегат Индии

Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

9. Заявления были представлены делегатами Бельгии, в том числе г-ном С. Калласом, вице-президентом Европейской комиссии по транспорту, Китая, Индии, Соединенных Штатов, в том числе distinguished Джанет Наполитано, министром национальной безопасности США, Индонезии, Кении, Мексике, Никарагуа, Нигерии, Перу, Йемена, Саудовской Аравии и Колумбии.

10. Совещание закрылось в 17:00.

Протокол третьего заседания
(Среда, 29 сентября 2010 года, 09:25)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 18 повестки дня. Задолженность по взносам
– Утверждение доклада Исполнительного комитета
2. Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 18 повестки дня. Задолженность по взносам

Утверждение доклада Исполнительного комитета

1. Председатель, также выступающий в качестве председателя Исполнительного комитета, представил устный доклад Комитета о рассмотрении пересмотренного варианта № 1 документа WP/62 и добавления № 1, в котором освещались финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам и представлялась информация о состоянии задолженности. В этом рабочем документе также рассматривались такие вопросы, как воздействие задержки поступления взносов, меры по решению проблемы задолженности и система стимулирования погашения задолженности за длительный срок.
2. Поскольку никто не выступил с замечаниями, пленарное заседание утвердило устный доклад Исполнительного комитета и:
 - a) приняло к сведению задолженности государств, указанные в добавлении А к пересмотренному варианту № 1 документа WP/62;
 - b) приняло к сведению перечень государств, заключивших соглашение об урегулировании своей задолженности по взносам в течение ряда лет, содержащийся в добавлении В к вышеуказанному документу;
 - c) приняло к сведению приведенный в добавлении С к вышеуказанному документу и обновленный в добавлении № 1 перечень государств, право голоса которых считается приостановленным;
 - d) утвердило проект резолюции 18/1 (Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и действия, которые будут предприниматься в случае невыполнения своих обязательств), приведенный в добавлении D к пересмотренному варианту № 1 документа WP/62.
3. Председатель выразил благодарность тем Договаривающимся государствам, которые своевременно уплачивают взносы, а также тем, кто предпринимает усилия по

погашению задолженности посредством заключения соглашения с ИКАО об урегулировании своей задолженности по взносам. Договаривающиеся государства, которые до сих пор не погасили свою задолженность и не заключили такого соглашения об ее урегулировании, настоятельно призывались сделать это как можно скорее.

Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

4. С устными заявлениями выступили главы делегаций Алжира, Кубы, Японии, Малайзии, Нигера, Российской Федерации, Израиля, Судана, Объединенных Арабских Эмиратов, Афганистана, Аргентины, Бразилии, Брунея-Даруссалама, Чада, Египта, Эфиопии, Ганы, Гамбии, Марокко, Буркина-Фасо и Намибии.

5. Совещание закрылось в 12:00.

Протокол четвертого заседания
(Суббота, 2 октября 2010 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 8 повестки дня. **Выборы Договаривающихся государств в Совет**
 - Этапы 1 и 2 выборов
 - Установление срока представления кандидатур для этапа 3 выборов
2. Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 8 повестки дня. **Выборы Договаривающихся государств в Совет**

Этапы 1 и 2 выборов

1. Председатель объявил, что настоящее заседание создано с целью проведения первых двух этапов выборов в Совет. В документе A37-WP/2 содержатся основные результаты предшествующих выборов. Далее он сослался на правила 54–61 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Dос 7600) (приведенные в добавлении В к рабочему документу WP/2), в которых описывается процедура выборов, а также на поправки к правилам 59 и 60, которые были утверждены Ассамблеей на 1-м пленарном заседании на основании предложения, представленного Советом в документе WP/8, предусматривающего использование электронной системы голосования при выборах в Совет при том понимании, что бумажная система голосования сохранится в качестве резервного варианта. Председатель также обратил внимание на документы, представленные различными делегациями по поводу своих кандидатур [A37-WP/115, пересмотренный вариант № 2 документа 120 и документ 307]. На своем 1-м пленарном заседании Ассамблея уже решила, что на этапе 1 избранию подлежат 11 государств и 12 государств – на этапе 2.

2. Необходимые материалы для участия в электронном голосовании были предоставлены следующим 163 Договаривающимся государствам, имевшим право голосовать на этапе 1 и 2:

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

3. Как указано в памятной записке Генерального секретаря от 30 сентября 2010 года, в которой сообщаются кандидатуры на эти два этапа выборов, для этапа 1 выборов выдвинуты кандидатуры 11 государств, а для этапа 2 – кандидатуры 12 государств.

4. В выборах на этапе 1 в электронном голосовании приняло участие 161 Договаривающееся государство. Таким образом, для избрания необходимо было набрать минимум 81 голос. Председатель огласил следующие результаты электронного голосования:

Австралия	145 голосов
Бразилия	143 голосов
Германия	153 голосов
Италия	146 голосов
Канада	133 голосов
Китай	151 голосов
Российская Федерация	145 голосов
Соединенное Королевство	134 голосов
Соединенные Штаты Америки	139 голосов
Франция	139 голосов
Япония	153 голосов

и объявил все 11 государств избранными.

5. Затем Ассамблея приступила к этапу 2 выборов. В электронном голосовании приняли участие 163 Договаривающихся государства, причем один электронный бюллетень оказался пустым. Таким образом, для избрания необходимо было набрать минимум 82 голоса.

6. Председатель огласил следующие результаты голосования:

Аргентина	131 голос
Бельгия	148 голосов
Дания	144 голоса
Египет	148 голосов
Индия	148 голосов
Испания	148 голосов
Колумбия	140 голосов
Мексика	143 голоса
Нигерия	144 голоса
Саудовская Аравия	137 голосов
Сингапур	158 голосов
Южная Африка	148 голосов

7. Председатель объявил 12 перечисленных выше государств избранными.

8. Председатель поздравил избранные в Совет государства и поблагодарил сотрудников Секретариата за оказанную в проведении выборов помощь.

Установление срока представления кандидатур для этапа 3 выборов в Совет

9. Председатель объявил, что выборы в Совет на этапе 3 будут проведены на 5-м пленарном заседании, которое состоится во вторник, 5 октября 2010 года, в 14:00. Согласно правилу 58 Постоянных правил процедуры Ассамблеи кандидатуры для этапа 3

выборов должны быть представлены в письменном виде Генеральному секретарю до 11:20 в понедельник, 4 октября 2010 года.

Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

10. С устными заявлениями выступили главы делегаций Республики Корея, Турции, Тринидада и Тобаго, Уганды, Сьерра-Леоне и Сент-Люсии.

11. Совещание закрылось в 12:40.

Протокол пятого заседания
(вторник, 5 октября 2010 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 8 повестки дня. Выборы Договаривающихся государств в Совет
 - Этап 3 выборов
2. Пункт 8 повестки дня. Выборы Договаривающихся государств в Совет
 - Рабочий документ, представленный Саудовской Аравией
3. Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 8 повестки дня. Выборы Договаривающихся государств в Совет

Этап 3 выборов

1. Председатель объявил, что настоящее заседание созвано в целях проведения третьего этапа выборов в Совет. Он обратил внимание на документ A37-WP/2 и пересмотренный документ WP/8 и документы, представленные различными делегациями по поводу предлагаемых ими кандидатур (A37-WP/104, вариант № 2 пересмотренного документа 120, 278, 307 и 311). Он сослался на правила 55–62 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи* (Дос 7600) и, в частности, на измененные правила 59 и 60 (приведенные в добавлении к документу WP/8), предусматривающие использование электронной системы голосования при выборах в Совет при том понимании, что бумажная система голосования сохранится в качестве резервного варианта. На своем 1-м пленарном заседании Ассамблея решила, что на этапе 3 должны быть избраны 13 государств. В соответствии с правилом 58 b) Генеральный секретарь 4 октября 2010 года выпустил памятную записку, в которой перечислены 15 государств, представившие свои кандидатуры.

2. По предложению Председателя директор Административного управления (АДУ) ознакомил делегатов с процедурами электронного голосования. Затем были выданы PIN-коды – по одному на каждую делегацию – для авторизации при голосовании с помощью цифровых планшетов. В выборах приняло участие 161 Договаривающееся государство, которые перечислены ниже, и, таким образом, для избрания необходимо было набрать минимум 81 голос:

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

3. После автоматизированного подсчета голосов Председатель объявил следующие результаты голосования:

Буркина-Фасо	129 голосов
Гватемала	122 голоса
Камерун	135 голосов
Куба	143 голоса
Ливан	69 голосов
Малайзия	137 голосов
Марокко	141 голос
Объединенные Арабские Эмираты	146 голосов
Парагвай	122 голоса
Перу	107 голосов
Республика Корея	141 голос
Свазиленд	112 голосов
Словения	135 голосов
Тринидад и Тобаго	62 голоса
Уганда	143 голоса

и объявил избранными следующие 13 государств: Буркина-Фасо, Гватемала, Камерун, Куба, Малайзия, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Парагвай, Перу, Республика Корея, Свазиленд, Словения и Уганда.

4. Председатель поздравил избранные в Совет государства и поблагодарил сотрудников Секретариата за оказанную ими помощь при проведении выборов.

Рабочий документ, представленный Саудовской Аравией

5. Рассмотрение документа WP/333 (увеличение членского состава Совета ИКАО до 39 мест) было перенесено на следующее заседание.

Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

6. С заявлениями выступили делегаты Камеруна, Объединенной Республики Танзания, Грузии, Сенегала, Парагвая, Шри-Ланки, Непала, Зимбабве, Сан-Томе и Принсипи, Эритреи и Сент-Винсент и Гренадины.

7. Совещание закрылось в 17:15.

Протокол шестого заседания
(Четверг, 7 октября 2010 года, 10:30)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 8 повестки дня. Выборы Договаривающихся государств в Совет
 - Рабочий документ, представленный Саудовской Аравией
2. Пункт 9 повестки дня. Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним
 - Утверждение доклада Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 55–62 повестки дня
 - Утверждение докладов Экономической комиссии по Общему разделу и пунктам 47–54
 - Утверждение докладов Технической комиссии по Общему разделу и пунктам 23–46
3. Пункт 3 повестки дня. Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий
 - Окончательный доклад Комитета по проверке полномочий
4. Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 8 повестки дня. Выборы Договаривающихся государств в Совет

Документ, представленный Саудовской Аравией

1. Делегат Саудовской Аравии представил на рассмотрение документ WP/333, в котором содержится предложение его государства увеличить членский состав Совета ИКАО с 36 до 39 членов, учитывая рост числа Договаривающихся государств ИКАО, возникновение новых региональных и субрегиональных объединений, не представленных в Совете, увеличение объема международных авиаперевозок, повышенный спрос на аэронавигационные услуги, а также другие изменения, связанные с развитием международной гражданской авиации. Ассамблее было предложено передать Совету предложение, касающееся внесения соответствующих поправок в статью 50 а) Чикагской конвенции, с тем чтобы оно рассматривалось в соответствии с п. 8 постановляющей части резолюции A4-3 (*Политика и программа в отношении изменения Конвенции*) и процедурой, установленной правилом 10 d) *Постоянных правил процедуры Ассамблеи* (Doc 7600).
2. Выражая решительную поддержку данному документу и предлагаемым действиям, делегат Барбадоса отметила, что ее государство и прочие государства Карибского региона были восхищены тем, насколько осторожно и вдумчиво поступила Ассамблея,

действовавшая в соответствии с рекомендациями Совета, увеличив за эти годы членский состав Совета с 21 до 36 членов. Однако, изучив действующие в настоящее время ротационные соглашения о представительстве в Совете, они пришли к выводу, что целый ряд регионов, как им представляется, имеют непропорциональное представительство в Совете. Она подчеркнула, что до сих пор 15 государствам – членам Карибского сообщества не представилось возможности получить одно место в Совете на основе принципа ротации. Хотя государства Карибского бассейна не считают, что предложение Саудовской Аравии ориентировано на какой-либо определенный регион, они убеждены, что необходимо привлечь внимание Ассамблеи к тому, что давно пора было бы обеспечить 13 государствам англоговорящего Карибского региона доступ по крайней мере к одному месту в Совете, которое они могли бы занимать поочередно. Они целиком и полностью поддерживали предложенные действия, которые изложены в краткой справке к документу WP/333.

3. Заявляя о необходимости прислушаться к обращению делегата Барбадоса относительно обеспечения необходимого представительства Карибских государств в Совете, делегат Канады отметил, что будет рад сотрудничать с представительством Барбадоса при ИКАО для достижения намеченной ею цели. Вместе с тем он подчеркнул, что, учитывая историческую справку относительно увеличения членского состава Совета, приведенную в данном документе, наилучшим результатом, на который сегодня можно рассчитывать, стала бы, как уже было предложено, передача этого вопроса Совету на предмет анализа конституционных аспектов, а также затрат и выгод. Делегат Канады отметил, что реализация данного предложения повлекла бы за собой существенные изменения в правилах и процедурах ИКАО, поэтому с учетом этого обстоятельства Совету было бы целесообразно заняться решением этой задачи, опираясь на свою Рабочую группу по вопросам управления (политики) (WGOG) и свою Рабочую группу по вопросам эффективности (WGOE) и представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи о достигнутых результатах.

4. Отмечая, что действия, предлагаемые в краткой справке к документу WP/333 не согласуются с предложением, изложенным в п. 4.1 вышеуказанного документа, делегат Соединенного Королевства подчеркнул важность признания того, что Ассамблея не может утвердить увеличение членского состава Совета с 36 до 39 членов в ходе нынешней сессии. Понимая озабоченность делегата Барбадоса и принимая во внимание замечания делегата Канады, он заметил, что Ассамблее следует согласиться на передачу данного вопроса Совету, но следовало бы сделать это в более общей форме. Поэтому делегат Соединенного Королевства предложил, чтобы Ассамблея обратилась с просьбой к Совету провести обзор системы управления Организации и, в частности, рассмотреть следующие вопросы: возможность увеличения членского состава Совета с 36 до 39 членов; сроки и периодичность проведения сессий Ассамблеи; сроки и периодичность проведения сессий Совета; а также затраты, связанные с внесением таких изменений, и соответствующие правовые ограничения. Он отметил, что в соответствии с рекомендацией Исполнительного комитета пленарному заседанию, изложенной в его докладе по пункту 21 повестки дня (WP/363) с учетом рассмотрения документа WP/305, представленного Саудовской Аравией, было бы целесообразно поручить Совету рассмотреть возможность проведения сессий Ассамблеи каждые два года и постепенного перехода к введению двухгодичного бюджета Организации и представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи по данным вопросам.

5. Признавая обоснованность замечаний, сделанных предыдущими ораторами, делегат Кении утверждал, что Ассамблее следует предпринять действия, изложенные в краткой справке к документу WP/333, и попросить Совет конкретно рассмотреть предложение Саудовской Аравии по увеличению численного состава Совета в целях повышения представительства Договаривающихся государств ИКАО. В этой связи он обратил внимание на то, членский состав Совета оставался неизменным с 1990 года, когда число членов было увеличено с 33 до 36. Делегат Кении заметил, что пленарное заседание может принять отдельное решение по вопросам, связанным с системой управления Организацией.

6. Делегат Южной Африки выразил согласие с тем, что Ассамблее следует предпринять действия, изложенные в краткой справке к вышеуказанному документу.

7. Выразив полную поддержку представленному документу, делегат Египта подчеркнул, что вопрос увеличения членского состава не является чем-то новым; предложения об увеличении числа мест в Совете представлялись и предыдущим сессиям Ассамблеи и были приняты. Он акцентировал внимание на том, что нынешнее предложение Саудовской Аравии ставит своей целью отреагировать на последние изменения в области международной гражданской авиации, в том числе рост объема воздушных перевозок в ряде регионов, в частности, на Ближнем Востоке, а также обеспечить справедливое географическое представительство. Делегат Египта далее отметил, что вопрос периодичности проведения сессий рассматривается в рамках обсуждения пункта 21 повестки дня: *Повышение эффективности и действенности ИКАО*.

8. Делегат Ливана, также поддержавший данный документ, заметил, что в нем приведены убедительные аргументы в пользу увеличения числа мест в Совете с 36 до 39, учитывая динамичный рост объема авиаперевозок в определенных регионах и возникновение новых региональных и субрегиональных объединений, которые следует принимать во внимание в соответствии с принципом справедливого географического представительства, который является одним из столпов Чикагской конвенции. Указав на то, что в ходе последних выборов в Совет явно проявились некоторые отступления от данного принципа, он отметил, что с учетом максимального количества мест в Совете, установленного пленарным заседанием для этапа 1 и 2 выборов, некоторые государства, которые должны были выдвинуть свою кандидатуру для участия в этапе 1 выборов (выборы государств, играющих ведущую роль в воздушном транспорте) или этапе 2 (выборы государств, которые не избраны на первом этапе, но которые вносят наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации), вместо этого выставили свои кандидатуры на этапе 3 (выборы государств, которые не избраны ни на первом, ни на втором этапах, и назначение которых обеспечит представительство в Совете всех основных географических районов мира). Подчеркнув, что это лишило соответствующие регионы возможности получить справедливое представительство в Совете, делегат Ливана заявил, что увеличение членского состава Совета в соответствии с поступившим предложением могло бы разрешить эту проблему.

9. Делегат Соединенных Штатов заявил, что его государство, к сожалению, не может поддержать предложение по увеличению членского состава Совета. Отметив, что документ WP/333 был разослан лишь недавно, он подчеркнул, что многие вопросы здесь остаются открытыми. Не совсем ясно, каким образом расширение членского состава Совета будет способствовать повышению эффективности и действенности управления, и какие бюджетные последствия может повлечь за собой подобный шаг. Принимая во внимание предыдущие решения о расширении членского состава Совета, Соединенные Штаты, тем не менее, считают, что нынешняя численность и состав этого органа соответствуют задаче обеспечения принципа справедливого географического представительства, а любые дополнительные изменения было бы уместнее осуществлять посредством повышения координации внутри региональных групп. Для расширения членского состава Совета потребовалось бы внести поправку в статью 50 а) Чикагской конвенции, что является серьезным и дорогостоящим делом, занимающим много времени. Соединенные Штаты могли бы согласиться с подобным предложением, только убедившись в том, что данный шаг способствует повышению безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивому развитию международной гражданской авиации. Соединенные Штаты поддерживают действия по данному вопросу, предложенные делегатом Соединенного Королевства.

10. Завершив рассмотрение документа WP/333, пленарное заседание приняло действия, предложенные в краткой справке к данному документу и передало Совету

предложение Саудовской Аравии по изменению статьи 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава с 36 до 39 членов, с тем чтобы оно рассматривалось в соответствии с п. 8 постановляющей части резолюции А4-3 и процедурой, установленной правилом 10 d) *Постоянных правил процедуры Ассамблеи* (Doc 7600).

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

Утверждение доклада Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 55–62

11. Делегат Южной Африки, г-н Л. Мабасо, выступая в качестве председателя Юридической комиссии, представил на утверждение пленарного заседания доклад Комиссии (WP/383).

12. Ссылаясь на доклад по пункту 57 повестки дня "*Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)*", делегат Канады обратил внимание на то, что в то время как в п. 57.2 отмечается, что одна делегация "считает очень важным обеспечить возможность регистрации и выполнения поисков в системе Международного регистра с использованием всех официальных языков ИКАО, чтобы сделать ее максимально полезной для участников", в п. 57.3 говорится, что "принимая во внимание технические трудности, Регистр продолжает функционировать на английском языке". Он напомнил, что его делегация в течение многих лет привлекала внимание к вопросу эффективного использования шести официальных языков Организации, а не одного из этих языков и не только для регистрации международных гарантий в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования). При этом делегация преследовала цель обеспечить максимальную универсальность плана действий и дать возможность всем государствам выбирать по своему усмотрению используемый при регистрации своих международных гарантий официальный язык. К сожалению, это до сих пор невозможно. Выразив сомнение относительно обоснованности ссылки на "технические трудности" в п. 57.3, делегат Канады предложил внести изменение в данное предложение, добавив к нему фразу, указывающую на то, что будут предприняты конкретные усилия с целью добиться использования шести официальных языков Организации. Он поддержал доклад Комиссии с учетом вышеуказанного изменения. Делегат Российской Федерации одобрил эти замечания.

13. Отметив, что его правительство также поддерживает доклад Комиссии, делегат Соединенных Штатов подчеркнул, что делегации США доставляет удовлетворение тот факт, что она наряду с десятками других делегаций выступила в роли автора резолюции 59/1 Ассамблеи (Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года) и резолюции 60/1 Ассамблеи (Поддержка Монреальской конвенции 1999 года). Хотя Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области, обновлявшееся на каждой сессии Ассамблеи, включало обширное разъяснение, побуждающее Государства ратифицировать соответствующие документы международного права, правительство США и его соавторы были убеждены в необходимости привлечь особое внимание к этим соглашениям, которые являются вехами в международной правовой практике. Монреальская конвенция 1999 года положила конец тому хаосу, который возник в области регулирования ответственности авиакомпаний перед пассажирами и накапливался со времени принятия Варшавской конвенции в 1929 году. Установление обновленного унифицированного правового режима обеспечило гарантию получения пассажирами полной, но не чрезмерной, компенсации в случае авиационного происшествия. Это позволило пострадавшим подавать исковое заявление в суд по месту жительства. Конвенция впервые определила распределение ответственности в ситуации код-шеринга, возложив ответственность как на авиакомпанию-партнера, так и на авиакомпанию-оператора. Она установила реальные пределы ответственности в случае причинения ущерба, связанного с задержкой, повреждением или

утратой багажа и авиагруза, и предусмотрела эффективную систему документации, касающейся перевозки авиагрузов. Со времени принятия Монреальской конвенции прошло чуть более 10 лет, и за этот период к ней присоединились почти 100 стран.

14. Пекинские соглашения, в отличие от Монреальской конвенции, являются совсем новыми документами, которые появились всего лишь месяц назад. Пекинскую конвенцию уже подписали 20 государств, а Протокол – 21 государство. Эти два соглашения составляют расширенную и усиленную правовую основу противодействия терроризму в 21 веке. Они требуют от присоединившихся стран криминализации новых и возникающих форм деяний, представляющих угрозу для безопасности полетов гражданской авиации. В частности, в соответствии с положениями этих документов предусмотрена уголовная ответственность за использование воздушного судна в качестве оружия, а также организацию и финансирование террористических актов. В них обновлены и расширены положения, касающиеся юрисдикции в отношении лиц, совершивших противоправные деяния, покушения на совершение преступления, а также согласия совершить преступление и соучастия в нем. Они также способствуют развитию сотрудничества между государствами в сфере борьбы с терроризмом, делая акцент на необходимости соблюдения прав человека и обеспечения справедливого судебного разбирательства в отношении лиц, подозреваемых в терроризме. Эти соглашения приходят на смену конвенциям, каждая из которых насчитывала около 180 стран-участников, или же дополняют данные документы. Пекинская конвенция 2010 года также требует от государств введения уголовной ответственности за перевозку биологического, химического и ядерного оружия и сопутствующих материалов. Данные положения отражают взаимосвязь между обеспечением нераспространения ядерного оружия и противодействием терроризму и будут способствовать развитию глобальных усилий по предотвращению использования гражданских воздушных судов для незаконной перевозки этих чрезвычайно опасных материалов.

15. Наличие значительного количества стран-участников Монреальской конвенции 1999 года и многообещающее число подписей, собранных под Пекинскими соглашениями на начальном этапе, можно считать хорошим стартом, но это всего лишь начало. Хотя создание этих международных правовых документов представляет собой крупное достижение ИКАО, чтобы стать действительно эффективным инструментом, они должны получить всеобщее применение. На сессии Ассамблеи было представлено более 175 государств. По возвращении домой каждой делегации необходимо начать процесс присоединения к этим конвенциям, если это не было сделано ранее. Делегат Соединенных Штатов поздравил Ассамблею с принятием этих двух важных резолюций и выразил удовлетворение в связи с предоставленной ему возможностью выступить в их поддержку на данном пленарном заседании.

16. Делегаты Ливана и Южной Африки поддержали доклад Комиссии for the Commission's Report. При этом делегат Ливана предложил внести в первый пункт преамбулы резолюций 59/1 and 60/1 вместо ссылки на добавление С к резолюции А36-26 ссылку на обновленное Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области (резолюция 61/1), которое заменяет вышеуказанную резолюцию.

17. Ввиду отсутствия дальнейших замечаний Председатель объявил следующий доклад Юридического комитета утвержденным, а указанные резолюции принятыми, с учетом вышеупомянутых поправок, изложенных в п. 16:

- WP/383 – общий раздел;
- пункт 55 повестки дня "Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 гг.";
 - пункт 56 повестки дня "Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 гг.";

- пункт 57 повестки дня *"Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)"*;
- пункт 58 повестки дня *"Доклад о ходе работы по вопросу о компенсации за ущерб, причиненный воздушными судами третьим сторонам в результате актов незаконного вмешательства или в связи с общими рисками"*;
- пункт 59 повестки дня *"Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права"* (резолюция 59/1);
- пункт 60 повестки дня. *"Программа работы Организации в юридической области"* (резолюция 60/1);
- пункт 61 повестки дня. *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области"* (резолюция 61/1).

18. Председатель поблагодарил председателя Юридической комиссии, первого и второго заместителей председателя – соответственно г-на С. Эйда (Ливан) и г-на С. Клегга (Новая Зеландия), а также членов Комиссии за их отличную работу.

Утверждение докладов Экономической комиссии по Общему разделу и пунктам 47–54

19. Делегат Австрии, г-жа С. Герер, выступая в качестве председателя Экономической комиссии, представила на утверждение пленарного заседания пять докладов Комиссии [WP/376, /377, /378, /379 с исправлением № 1 (только французский текст) и /382].

20. Ссылаясь на доклад Комиссии по пункту 49 повестки дня *"Либерализация международных воздушных сообщений"* (WP/377), делегат Соединенных Штатов предложил изменить текст второго предложения п. 49.17 путем добавления слов "и Соединенные Штаты" после слов "Европейский союз".

21. Председатель объявил следующие доклады Экономической комиссии утвержденными, а указанные резолюции принятыми, с учетом вышеупомянутой поправки:

- | | |
|--------|--|
| WP/376 | – общий раздел; |
| | – пункт 47 повестки дня <i>"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 гг."</i> ; |
| | – пункт 48 повестки дня <i>"Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 гг."</i> ; |
| WP/377 | – пункт 49 повестки дня <i>"Либерализация международных воздушных сообщений"</i> ; |
| | – пункт 50 повестки дня <i>"Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания"</i> ; |

- WP/378 – пункт 51 повестки дня *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* (резолюция 51/1) ;
- WP/382 – пункт 52 повестки дня *"Упрощение формальностей"*;
- WP/379 – пункт 53 повестки дня *"Экономический анализ"*;
с исправл. № 1
(франц. текст) – пункт 54 повестки дня *"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией"*.

22. Председатель выразил признательность председателю Экономической комиссии, первому и второму заместителям председателя – соответственно г-ну С.А.Р. Хашему (Саудовская Аравия) и г-же В. Браун (Барбадос), а также членам Комиссии за их прекрасную работу.

Утверждение докладов Технической комиссии по Общему разделу и пунктам 23–46

23. Глава делегации Египта, г-н С. Эль Хефни, выступая в качестве председателя Технической комиссии, представил на утверждение пленарного заседания четырнадцать докладов Комиссии [WP/392, /394 Revision No. 1 с исправлениями № 1 и №2 (только франц. текст); /389, /388 Revision No. 1, /395, /386, /385 Revision No. 1, /391, /397, /398, /399, /390, /396 and /400 с исправлением № 1].

24. Делегат Венесуэлы поднял вопрос редакционного характера относительно акронима используемого в испанском тексте п.26.4 доклада по пункту 26 повестки *"Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов"* (WP/389) при переводе словосочетания State Safety Programme (SSP).

25. Делегат Соединенных Штатов привлек внимание к п. 45.7 доклада по пункту 45 повестки дня *"Следующее поколение авиационных специалистов"* (WP/399) и предложил заменить слова "должна возлагаться не только на владельца сертификата типа, а распределяться между владельцем сертификата типа, эксплуатантом" словами "возложена на ведомство гражданской авиации" и изложить фразу в следующей редакции: "... была выражена озабоченность в связи с тем, что в соответствии с требованиями Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* ответственность за осуществление контроля программ подготовки возложена на ведомство гражданской авиации и государство эксплуатанта". Делегат Польши поддержал данное предложение.

26. Ссылаясь на доклад по пункту 31 повестки дня *"Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке"* (WP/385 Revision No. 1), делегат Южной Африки поблагодарил Президента Совета и Генерального секретаря за неуклонную поддержку Комплексной программы реализации проектов в регионе AFI (ACIP). Он предложил дать поручение Совету "обеспечить укрепление лидирующей роли ИКАО в координации деятельности, инициатив и стратегий реализации, конкретно направленных на осуществление приоритетных проектов в целях достижения устойчивого повышения уровня безопасности полетов в регионе AFI, и выделять необходимые ресурсы соответствующим Региональным бюро", как к тому призывает положение п.10 постановляющей части предлагаемой резолюции 31/1.

27. Делегаты Уганды, Буркина-Фасо и Того полностью поддержали эти замечания. Делегат Буркина-Фасо призвал Совет и Секретариат продолжать работу в рамках Программы ACIP, демонстрирующей отличные результаты. Приветствуя такой региональный подход

ИКАО, делегат Того привлек внимание к тому, что следует позаботиться о предотвращении дублирования усилий АСIP и других региональных программ. Необходимо обеспечить ясность относительно круга деятельности АСIP и контроль за работой этой программы и прочих региональных программ, поскольку существует много инициатив, направленных на решение проблем, связанных с безопасностью полетов. Отметив прогресс, достигнутый в области контроля за обеспечением безопасности полетов, делегат Того поблагодарил ИКАО за Программу АСIP, которую следует продолжать и поддерживать.

28. Делегат Австралии предложила изменить второе предложение п. 46.18 доклада по пункту 46 повестки дня "*Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией*" (WP/400), добавив указание на то, что ее государство также поддерживает документ WP/266 ("*Альтернативные средства сообщения о местоположении терпящего бедствие воздушного судна*"), представленный Российской Федерацией.

29. Ссылаясь на п. 46.38 документа WP/400, касающийся документа WP/135 ("*Последствия эмбарго на закупки воздушных судов и запасных частей, а также на использование современных технологий оказывают негативное влияние и представляют угрозу авиационной безопасности*"), представленного его Комиссией, наблюдатель от Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) выразил неудовлетворенность последним предложением, в котором отмечено, что Техническая комиссия приняла к сведению содержащуюся в докладе информацию и согласилась довести щекотливую проблему эмбарго до сведения Президента Совета. Он подчеркнул, что последний уже много лет знает о существовании данной проблемы. Председатель Ассамблеи заверил наблюдателя от АРКГА, что Президент Совета займется этим вопросом и примет соответствующие меры.

30. Привлекая внимание к докладу Комиссии по пункту 37 повестки дня "*Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)*" (WP/398), делегат Российской Федерации предложил изменить п. 37.3, касающийся представленного его государством документа WP/258, указав на то, что изложенное в данном документе предложение было поддержано делегатом Швеции, имеющей очень положительный опыт внедрения и использования системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) с дополнительными УКВ-линиями передачи данных режима 4 (VDL-4)

31. Ссылаясь на доклад по пункту 43 повестки дня "*Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы*" (WP/396), делегат Австралии отметил, что его государство намерено сохранить свои оговорки относительно нехимической дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы (резолюции A35-13 и A36-24), посредством внесения оговорки в отношении предлагаемой резолюции 43/1. Оно считает, что вследствие ограниченного числа исследований, посвященных нехимическим методам дезинсекции, пока что не представляется возможным сделать достоверное заключение относительно их эффективности. Поэтому Австралия не поддерживала испытания технологий нехимической дезинсекции на своей территории. В Австралии повсеместно применяются химические методы дезинсекции, и она и впредь намерена следовать такой практике.

32. Делегат Новой Зеландии отметил, что у его страны также возникают основания для озабоченности в связи с резолюцией 43/1, которые изложены в п. 43.5 документа WP/396, и выразил желание занести в протокол официальную оговорку делегации Новой Зеландии в этом отношении.

33. Ввиду отсутствия дальнейших замечаний Председатель объявил следующие доклады Технической комиссии утвержденными, а указанные резолюции принятыми, с учетом вышеупомянутых поправок и оговорок:

- WP/392 – общий раздел;
- пункт 23 повестки дня *"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 гг."*;
- пункт 24 повестки дня *"Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 гг."*;
- WP/394 Rev. No. 1 с исправл. № 1 и № 2 (франц. текст) – пункт 25 повестки дня *"Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)"* (резолюция 25/1);
- WP/389 – пункт 26 повестки дня *"Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов"*;
- пункт 28 повестки дня *"Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и региональные группы по безопасности полетов (РГБП)"* (резолюция 28/1);
- WP/388 Rev. No. 1 – пункт 27 повестки дня *"Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам"* (резолюции 27/1 и 27/2);
- WP/395 – пункт 29 повестки дня *"Доклад о реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в рамках всеобъемлющего системного подхода и эволюции Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года"* (резолюция 29/1);
- WP/386 – пункт 30 повестки дня *"Безопасность операций на ВПП"* (резолюция 30/1);
- WP/385 Rev. No. 1 – пункт 31 повестки дня *"Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке"* (резолюция 31/1);
- пункт 32 повестки дня *"Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)"* (резолюция 32/1);
- пункт 33 повестки дня *"Замена галонов"* (резолюция 33/1);

- WP/391 – пункт 34 повестки дня *"Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи"* (резолюция 34/1);
- WP/397 – пункт 35 повестки дня *"Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)"*;
- пункт 36 повестки дня *"NextGen и SESAR – часть глобальной системы ОрВД"* (резолюции 36/1 и 36/2);
- WP/398 – пункт 37 повестки дня *"Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)"*;
- пункт 44 повестки дня *"Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации"* (резолюция 44/1);
- WP/399 – пункт 38 повестки дня *"Сотрудничество между гражданскими и военными органами"*;
- пункт 40 повестки дня *"Электронные средства в области безопасности полетов"*;
- пункт 41 повестки дня *"Поддержка политики ИКАО в области радиочастотного спектра"*;
- пункт 45 повестки дня *"Следующее поколение авиационных специалистов"*;
- WP/390 – пункт 39 повестки дня *"Переход от использования служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (АИМ)"*;
- WP/396 – пункт 42 повестки дня *"Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA)"* (резолюция 42/1);
- пункт 43 повестки дня *"Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы"* (резолюция 43/1 с оговорками, внесенными Австралией и Новой Зеландией);
- WP/400 – пункт 46 повестки дня *"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией"*.
- с исправл. № 1

34. Председатель поблагодарил председателя Технической комиссии, первого и второго заместителей председателя – соответственно г-на Р. Боргеса Кардосо (Бразилия) и г-на О. Дерби (Ямайка), а также членов Комиссии за отличную работу.

Пункт 3 повестки дня. Создание Исполнительного комитета и Комитета по проверке полномочий

Окончательный доклад Комитета по проверке полномочий

35. Представляя окончательный доклад Комитета по проверке полномочий, содержащийся в документе WP/324, председатель Комитета делегат Панамы г-н А.Э. Мартинес Е. напомнил, что на первом пленарном заседании, состоявшемся 28 сентября 2010 года, Ассамблея согласовала вопрос о создании Комитета по проверке полномочий и обратилась с просьбой к делегациям Камбоджи, Кувейта, Панамы, Словакии и Уганды назначить по одному члену в состав Комитета. На своем четвертом совещании, проходившем 5 октября 2010 года, Комитет по проверке полномочий установил, что 171 Договаривающееся государство и 32 делегации, присутствующие в качестве наблюдателей, своевременно представили свои полномочия в надлежащей форме. Позднее, 7 октября 2010 года, полномочия были представлены еще одной делегацией, присутствующей в качестве наблюдателя, после чего общее число наблюдателей достигло 33, что было соответственно отражено в п. 5 доклада.

36. Ввиду отсутствия замечаний пленарное заседание утвердило окончательный доклад Комитета по проверке полномочий с вышеупомянутой поправкой, приведенный в документе WP/324. Председатель высказал всем членам Комитета по проверке полномочий слова благодарности за проделанную ими отличную работу.

Пункт 2 повестки дня. Заявления делегаций Договаривающихся государств и наблюдателей

37. Главой делегации Российской Федерации было сделано заявление в ответ на ранее представленную (P/5) устную презентацию главы делегации Грузии.

38. Совещание закрылось в 12:30.

Протокол седьмого заседания
(Четверг, 7 октября 2010 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 9 повестки дня. Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним
- Утверждение докладов Исполнительного комитета по Общему разделу и пунктам 10, 11, 12, 13, 14, 15; 16, 19, 20, 21 и 22
 - Утверждение доклада Административной комиссии по Общему разделу и пунктам 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 и 75

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

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

Утверждение докладов Исполнительного комитета по Общему разделу и пунктам 10, 11, 12, 13, 14, 15; 16, 19, 20, 21 и 22

1. Председатель проинформировал пленарное заседание, о том, что доклад по пункту 17 повестки дня "*Охрана окружающей среды*" и текст доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (*Раздел "Изменение климата"*), соответственно содержащиеся в документах WP/361 и 402, будут представлены на утверждение следующему пленарному заседанию, поскольку еще продолжается работа над окончательным вариантом проекта резолюции 17/2 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*". Затем он предложил Генеральному секретарю внести на рассмотрение пленарного заседания серию из семи докладов Исполнительного комитета.

2. Ссылаясь на пункт 11 повестки дня "*Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 гг.*" в документе WP/357, делегат Колумбии предложил сделать редакционную поправку в седьмой строке п. 11.10, заменив слова "независимый механизм или" словами "независимый механизм оценки".

3. Были утверждены следующие доклады Исполнительного комитета и приняты указанные резолюции с учетом вышеупомянутой поправки:

- WP/364 – общий раздел;
- пункт 10 повестки дня "*Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 гг.*";

- WP/357 – пункт 11 повестки дня *"Техническое сотрудничество. Деятельность и политика в области технического сотрудничества в период с 2007 по 2009 год"*;
- WP/358 – пункт 12 повестки дня *"Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)"*;
- WP/359 – пункт 13 повестки дня *"Политика в области авиационной безопасности"*
(резолюция 13/1);
- пункт 14 повестки дня *"Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности" (УППАБ)*
(резолюция 13/1, добавление E);
- пункт 15 повестки дня *"Поддержка внедрения и развития (ПВР)"*;
- WP/360 – пункт 16 повестки дня *"Сотрудничество с региональными органами"*
(резолюция 16/1);
- WP/362 – пункт 19 повестки дня *"Управление людскими ресурсами"*;
- пункт 20 повестки дня *"Кадровая ситуация в ИКАО"*;
- WP/363 – пункт 21 повестки дня *Повышение эффективности и действенности ИКАО*;
- пункт 22 повестки дня *"Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом"*
(резолюция 22/1).

Утверждение доклада Административной комиссии по Общему разделу и пунктам 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 и 75

4. Делегат Индии д-р Н. Заиди, выступая в качестве председателя Административной комиссии, представил на утверждение пленарного заседания доклад Комиссии.

5. Выражая одобрение доклада, делегат Индии, получивший поддержку делегата Уганды, высоко оценил вклад Председателя, Генерального секретаря и членов Административной комиссии в обеспечение эффективной работы Комиссии.

6. Был утвержден следующий доклад Исполнительного комитета и приняты указанные резолюции:

- WP/375 – общий раздел;
- пункт 63 повестки дня *"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 гг."*;
- пункт 64 повестки дня *"Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 гг."*
(резолюция 64/1);

- пункт 65 повестки дня *"Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции"*;
- пункт 66 повестки дня *"Задолженность по взносам бывшей Социалистической Федеративной Республики Югославии"*;
- пункт 67 повестки дня *"Задолженность по взносам"*;
(резолюция 18/1)
- пункт 68 повестки дня *"Взносы в Общий фонд за 2011, 2012 и 2013 гг."*
(резолюция 68/1);
- пункт 69 повестки дня *"Доклад о Фонде оборотных средств"*
(резолюция 69/1);
- пункт 70 повестки дня *"Распределение излишка наличности"*;
- пункт 71 повестки дня *"Изменение финансовых положений"*
(резолюция 71/1);
- пункт 72 повестки дня *"Обзор расходов, утверждение счетов и рассмотрение докладов ревизора за 2007, 2008 и 2009 финансовые годы"*
(резолюция 72/1);
- пункт 73 повестки дня *"Назначение внешнего ревизора"*
(резолюция 73/1);
- пункт 74 повестки дня *"Доклад об использовании Фонда информационных и связанных технологий (ИСТ)"*;
- пункт 75 повестки дня *"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Административной комиссией"*
(резолюция 75/1).

7. Председатель Административной комиссии поблагодарил членов Комиссии и первого и второго заместителей председателя – соответственно г-на П. Папе (Франция) и г-жу Д. Хименес (Мексика), а также Секретариат за помощь в работе Комиссии. Председатель Ассамблеи также дал высокую оценку работе Комиссии.

8. Выражая благодарность участникам пленарного заседания за принятие бюджета, который позволит Организации реализовать масштабную рабочую программу, Генеральный секретарь заверил, что бюджетные средства будут использоваться максимально эффективно и прозрачно.

9. Совещание закрылось в 14:45.

Протокол восьмого заседания
(Пятница, 8 октября 2010 года, 11:45)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 9 повестки дня. Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним
 - Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (Раздел "Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха")

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

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

Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха)

1. Пленарное заседание рассмотрело и утвердило без замечаний доклад Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня "Охрана окружающей среды" (раздел "Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"), содержащийся в документе WP/361, а также приняло резолюцию 17/1 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха*).
2. Председатель объявил заседание закрытым в 11:55, чтобы продолжить работу на совещании Исполнительного комитета.

Протокол девятого заседания
(Пятница, 8 октября 2010 года, 15:15)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 9 повестки дня. Доклады комиссий и комитетов Ассамблеи и действия по ним
 - Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (Раздел "Изменение климата")
2. Передача полномочий для утверждения протоколов
3. Выражение благодарности

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

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

Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (Раздел "Изменение климата")

1. Председатель Ассамблеи, выступая в качестве председателя Исполнительного комитета, представил на рассмотрение пленарного заседания документ WP/402, включающий в себя доклад Комитета по пункту 17 повестки дня "*Охрана окружающей среды (раздел "Изменение климата")*".
2. Отметив оговорки, внесенные в ходе дискуссий на совещаниях Исполнительного комитета по вопросам, которые охватываются пп. 6, 14, 15 и 16 постановляющей части резолюции 17/2, и, признав необходимость в дальнейшей работе Совета по разрешению данных проблем, пленарное заседание перешло к рассмотрению вышеуказанной резолюции.
3. Исходя из того, что Совет будет очень осторожно подходить к рассмотрению неразрешенных вопросов, делегат Мексики наряду с делегатами Того и Нигерии поддержал обращение к Совету предложение, за которым последовало еще одно обращение делегата Нигерии, принять к сведению, что резолюция 17/2 является тщательно продуманным документом, который стремится сбалансировать влияние отдельных статей. Учитывая проявленную гибкость и большие усилия, затраченные на подготовку текста резолюции, делегат Японии, руководствуясь духом сотрудничества, заявил о своей готовности принять предложение с оговоркой в отношении п. 6 с) постановляющей части резолюции.
4. Делегат Российской Федерации, напомнив о своих оговорках в отношении резолюции 17/2 (EX/7), выразил мнение, что изъятие из резолюции принципа недискриминации привело к искажению рыночных мер, и ввиду этого призвал все Договаривающиеся государства воздержаться от введения данных мер в одностороннем порядке. Российская Федерация будет воздерживаться от реализации принципа *de minimis*, пп. 12 и 15 постановляющей части резолюции 17/2 до тех пор, пока ИКАО не разработает консенсуальную концепцию применения данного принципа.

5. В целом поддержав резолюцию 17/2, делегат Объединенных Арабских Эмиратов внес оговорку в отношении п. 15 постановляющей части, поскольку, по его мнению, он не вполне согласуется с положениями Чикагской конвенции.

6. Делегат Бельгии от имени 44 стран – членов ЕС и других государств – членов ЕКГА сделал следующее заявление о внесении оговорок в отношении резолюции 17/2: "Указанные государства приветствуют достигнутый в ходе 37-й сессии Ассамблеи прогресс в области, который необходим для того, чтобы в рамках ИКАО успешно заниматься решением проблем, связанных с международной авиацией и изменением климата. Указанные государства вели конструктивную работу в течение всей сессии Ассамблеи и вносили предложения, направленные на достижение успешных и масштабных результатов, которые позволят авиации полноценно участвовать в противодействии глобальному изменению климата.

7. Признавая прогресс достигнутый на сессии Ассамблеи, указанные государства, поддерживают более смелые и амбициозные цели и в качестве их вклада в общие усилия предпринимают более масштабные действия до наступления 2020 года. Выбор таких временных рамок для предельного ограничения авиационной эмиссии означает, что еще в течение 10 лет будет отмечаться значительный рост эмиссии, и авиация не будет наравне с другими отраслями вносить необходимый вклад в достижение целевого показателя ограничения глобального повышения температуры двумя градусами по Цельсию, для чего потребовалось бы установить предельные ограничения роста эмиссии намного раньше 2020 года. Соответственно, ЕС выступает за то, чтобы установить глобальный целевой показатель, предусматривающий сокращение авиационной эмиссии ПГ к 2020 году на 10 % по сравнению с уровнем 2005 года. Тем не менее, признавая достигнутые компромиссы и учитывая будущие дискуссии в Совете, они могли бы поддержать эту резолюцию.

8. Что касается рыночных мер, предусмотренных п. 14 постановляющей части резолюции, то ЕС подчеркивает, что его система торговли квотами на выбросы позволяет ему учитывать меры, принятые третьими странами в отношении прибывающих рейсов в целях освобождения их от соответствующих обязательств, налагаемых системой, после проведения консультаций с данными государствами, и заявляет о своей готовности конструктивно участвовать в таких консультациях.

9. В части положений *de minimis*, применимых к рыночным мерам в пп. 15 и 17 постановляющей части, ЕС обращает внимание Ассамблеи на тот факт, что в системе торговли квотами на эмиссию такие положения действуют в отношении эксплуатантов воздушных судов. Изменение сферы действия данных положений потребовало бы внесения поправок в законодательство ЕС. В более общем смысле, при обсуждении рыночных мер, и особенно налогообложения, важно не упускать из виду тот факт, что они относятся к категории суверенных прерогатив государств. Исходя из этого, указанные государства вносят оговорку в отношении пп. 6, 14, 15 и 17 постановляющей части резолюции.

10. Европа хотела донести свою идею до остального мира. Правда, в этом направлении был сделан лишь первый шаг, но он имеет чрезвычайно важное значение, поскольку представляет собой первый глобальный секторальный подход к разработке, при необходимом содействии отрасли, плана действий на будущие годы. Европа твердо намерена внести свой действенный вклад в коллективные усилия и приветствует вклад всех стран, которые решат за ней последовать".

11. Возражая против резолюции 17/2, делегат Китая внес официальную оговорку в отношении пп. 6, 14 и 15 постановляющей части и сделал следующее заявление: "Международная авиация в развивающихся странах еще находится на стадии становления, и для них было бы невозможно обеспечить углеродно-нейтральный рост экономики к 2020 году. Поэтому ставить перед ними такую задачу как несправедливо, так и нереалистично.

Глобальное изменение климата преимущественно обусловлено большими объемами выбросов парниковых газов, которые в прошлом на протяжении многих лет осуществлялись промышленно развитыми странами, а также их нынешним высоким уровнем эмиссии на душу населения. Развитым странам следует придерживаться требований РКИК ООН и Киотского протокола и брать на себя инициативу по сокращению своих выбросов ПГ, в том числе и эмиссии международной авиации. К 2020 году развитые страны должны обеспечить углеродно-нейтральный рост своей экономики.

12. К сожалению, развитые страны не захотели взять на себя свои обязательства, предусмотренные п. 6 постановляющей части резолюции. В этой части резолюции следовало бы использовать такую формулировку, как "развитые страны", но промышленно развитые страны были согласны только на двусмысленное и уклончивое выражение "некоторые государства". Чтобы добиться ясности, китайская делегация утверждала, что ссылка на "некоторые государства" в тексте п. 6 с) постановляющей части подразумевает развитые страны. Поэтому развитые страны немедленно предпринимать более масштабные меры и действия, чтобы компенсировать повышение уровня эмиссии, связанное с ростом международной гражданской авиации в развивающемся мире. Только таким путем можно добиться углеродно-нейтрального развития глобальной авиационной отрасли.

13. Что же касается порога *de minimis*, предусмотренного п. 15 постановляющей части резолюции, то делегация Китая считает, что его не следует применять в отношении развитых стран, а ИКАО должна настоятельно побуждать государства, особенно, промышленно развитые, к принятию мер по реализации положений *de minimis*, чтобы они действительно служили интересам развивающихся стран, ради которых эти положения и были задуманы, а не превращались в очередное пустое обещание.

14. Относительно рыночных мер, предусмотренных п. 14 постановляющей части резолюции, китайская делегация придерживается того мнения, что любые подобные меры должны реализовываться на основе соглашений, заключенных между заинтересованными сторонами.

15. Ввиду отсутствия дальнейших замечаний Председатель выразил признательность всем делегациям за их сотрудничество, напряженную работу и стремление к преодолению всех трудностей, связанных с обсуждением данного пункта повестки дня, и объявил текст доклада Исполнительного комитета по вопросу изменения климата утвержденным, а резолюцию 17/2 принятой с учетом вышеупомянутых оговорок.

Передача полномочий для утверждения протоколов

16. Пленарное заседание передало Председателю полномочия по утверждению от имени Ассамблеи оставшихся протоколов 37-й сессии Ассамблеи.

Выражение благодарности

17. Делегат Мексики выразил благодарность Секретариату за его отличную работу, способствовавшую успешному проведению сессии и достижению существенных итоговых результатов. Он высоко оценил эффективное руководство Генерального секретаря, успешно направляющего политику ИКАО, что содействует повышению безопасности и надежности международной гражданской авиации. Он также поблагодарил все делегации за их сотрудничество и помощь в разрешении многих трудных вопросов.

18. Генеральный секретарь поблагодарил делегата Мексики за его теплые слова. Он выразил признательность всем делегациям за их существенный вклад в достижение трех стратегических целей ИКАО: обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности

и охрана окружающей среды, а также отметил, что высочайшая эффективность рассмотрения пунктов повестки дня свидетельствует об отличном взаимодействии между председателями комиссий и комитетов, делегатами и Секретариатом в ходе проведения сессии Ассамблеи. Он поблагодарил Ассамблею за утверждение реалистичного бюджета и соответствующей рабочей программы, а также, воспользовавшись представившейся возможностью, чтобы высказать слова благодарности в адрес тех стран, которые делали добровольные взносы, чтобы поддержать отдельные проекты и программы, и откомандировывали своих сотрудников для участия в их работе. Генеральный секретарь отметил, что еще одним важным аспектом деятельности Ассамблеи является укрепление сотрудничества с регионами и отраслью посредством заключения меморандумов о сотрудничестве. По его мнению, нынешняя сессия Ассамблеи во многом стала беспрецедентной, поскольку на нее собралось рекордное число участников, а в ходе заседаний было рассмотрено рекордное число рабочих документов, что со всей очевидностью свидетельствует об актуальности и нужности Организации. Кроме того, ни одна из предыдущих сессий не получала столь широкого освещения в СМИ, что позволило эффективно распространять информацию о достижениях ИКАО.

19. Делегат Сингапура, выражая чувства всех делегатов Ассамблеи, обратился к Председателю со словами искренней признательности за великолепное руководство работой 37-й сессии Ассамблеи. Благодаря его терпению, скромности и целеустремленности, проявлявшимся даже в самые трудные моменты, Ассамблея и ее различные органы работали в духе дружбы и сотрудничества для достижения консенсуса по большинству вопросов, а впечатляющие итоги сессии во многих важных областях свидетельством его сильных лидерских качеств и твердой приверженности целям развития международной гражданской авиации.

20. Председатель Ассамблеи поблагодарил делегата Сингапура за его теплые слова и, в свою очередь, выразил признательность председателям комиссий за их умение руководить дискуссиями, охватывавшими широкий круг вопросов, имеющих чрезвычайно важное значение для международной гражданской авиации. Он высказал благодарность Президенту Совета, Генеральному секретарю и Секретарю Исполнительного комитета за их своевременные советы и крепкую поддержку, которую они ему оказывали на протяжении всего периода проведения сессии. Он поблагодарил делегатов за их энтузиазм, понимание и целеустремленность, обеспечившими продуктивную работу сессии. В заключение Председатель Ассамблеи также высказал слова благодарности правительству Канады, провинции Квебек и города Монреаля за их поддержку и гостеприимство по отношению к ИКАО как в ходе проведения нынешней сессии, так и в течение многих прошлых лет.

21. Председатель Ассамблеи объявил 37-ю сессию Ассамблеи ИКАО закрытой, и заседание было завершено в 16:00.

ISBN 978-92-9249-182-6



9

7 8 9 2 9 2 4 9 1 8 2 6