



Экономический и Социальный

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1999/6/Add.15
19 January 1999
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ

Седьмая сессия

19-30 апреля 1999 года

ПРОГРЕСС В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Доклад Генерального секретаря

Добавление

Устойчивое развитие воздушного транспорта в малых островных развивающихся государствах*

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 3	3
II. ПРОДОЛЖЕНИЕ УСИЛИЙ ПО УКРЕПЛЕНИЮ СЕТИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И СРЕДСТВ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ С УДЕЛЕНИЕМ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ И РАЗРАБОТКЕ НОВАТОРСКИХ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХСЯ ВЫСОКОЙ ЭКОНОМИЧНОСТЬЮ И НЕ ТРЕБУЮЩИХ БОЛЬШИХ ЗАТРАТ РЕШЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ	4 - 14	4

* Настоящий доклад был подготовлен Международной организацией гражданской авиации в соответствии с процедурами, одобренными Межучрежденческим комитетом по устойчивому развитию. Он представляет собой обновленный вариант документа E/CN.17/1996/20/Add.5 и подготовлен по итогам консультаций и обмена информацией между учреждениями Организации Объединенных Наций, заинтересованными государственными учреждениями и рядом других учреждений и частных лиц.

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
III. СОДЕЙСТВИЕ РАСШИРЕНИЮ СОТРУДНИЧЕСТВА НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ ИЗУЧЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РАСШИРЕНИЯ СФЕРЫ УСЛУГ НАЦИОНАЛЬНЫХ АВИАЛИНИЙ	15 - 20	6
IV. РАСШИРЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДОСТУПА К ФИНАНСОВЫМ И ТЕХНИЧЕСКИМ РЕСУРСАМ ДЛЯ НУЖД РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, КОТОРЫЕ КООРДИНИРУЮТ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И КОНСУЛЬТИРУЮТ ИХ ПО ЭТИМ ВОПРОСАМ	21 - 24	8
V. СОДЕЙСТВИЕ ПРОВЕДЕНИЮ ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗРАБОТОК В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЕ К УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ		25
9		
VI. ПРИНЯТИЕ МЕР НА НАЦИОНАЛЬНОМ, РЕГИОНАЛЬНОМ И МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЯХ, НАПРАВЛЕННЫХ НА РЕШЕНИЕ КАРАНТИННЫХ ПРОБЛЕМ	26	10

І. ВВЕДЕНИЕ

1. В главе XII Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств¹ воздушный транспорт представлен наряду с другими видами транспорта (главным образом морским) и связью. Что касается воздушного транспорта, то разделы, посвященные действиям на национальном, региональном и международном уровнях, предусматривают:

- а) продолжение усилий по укреплению сети транспортного обслуживания и средств на национальном и местном уровнях с уделением особого внимания охране окружающей среды, обеспечению безопасности и разработке новаторских решений транспортных проблем, характеризующихся высокой экономичностью и не требующих больших затрат;
- б) содействие расширению сотрудничества на региональном уровне, в том числе изучение возможностей расширения сферы услуг национальных авиалиний;
- в) расширение возможностей доступа к финансовым и техническим ресурсам для нужд региональных организаций, которые координируют деятельность малых островных развивающихся государств в области транспорта и консультируют их по этим вопросам;
- г) содействие проведению исследований и разработок в области транспорта, имеющих отношение к устойчивому развитию малых островных развивающихся государств;
- е) принятие на национальном, региональном и международном уровнях мер, направленных на решение карантинных проблем.

2. Ниже рассматривается каждое из этих направлений деятельности в отдельности в том порядке, какой принят во всеобъемлющем докладе (достигнутый прогресс, примеры успешной деятельности и т.д.).

3. Настоящий доклад основывается на докладе, представленном Комиссии на ее четвертой сессии в 1996 году (E/CN.17/1996/20/Add.5), в который была включена справочная информация о воздушном транспорте, сохраняющая свою актуальность. Оглядываясь назад, можно отметить, что в 1996 году можно было бы предоставить больше информации о соответствующих мероприятиях, касающихся аэропортов и аэронавигационного обслуживания, и в настоящем докладе учтен этот момент. В настоящем докладе также подтверждаются многие рекомендации, сформулированные в 1996 году.

II. ПРОДОЛЖЕНИЕ УСИЛИЙ ПО УКРЕПЛЕНИЮ СЕТИ ТРАНСПОРТНОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ
И СРЕДСТВ НА НАЦИОНАЛЬНОМ И МЕСТНОМ УРОВНЯХ С УДЕЛЕНИЕМ
ОСОБОГО
ВНИМАНИЯ ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
И
РАЗРАБОТКЕ НОВАТОРСКИХ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХСЯ ВЫСОКОЙ
ЭКОНОМИЧНОСТЬЮ
И НЕ ТРЕБУЮЩИХ БОЛЬШИХ ЗАТРАТ РЕШЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

Достигнутый прогресс

4. Работы по модернизации и расширению аэропортов и аэронавигационных служб проводятся во многих малых островных развивающихся государствах, и особенно в тех странах, в экономике которых важную роль играет туризм.

Примеры успешной деятельности

5. Завершенные в последние годы и проводимые в настоящее время работы по расширению аэропортов включают расширение пассажирских терминалов в Антигуа и Барбуде, Барбадосе, Маврикии, Микронезии (Понапе), Сент-Китс и Невисе (оба острова), Сент-Люсии (Кастри) и Сейшельских Островах (Маэ) и строительство новых пассажирских терминалов в Палау (Корор), Сан-Томе и Принсипи (Сан-Томе) и Тринидаде и Тобаго (Порт-оф-Спейн).

Трудности/возникшие проблемы

6. Малый объем перевозок, особенно в странах, где туризм развит недостаточно, создает проблему окупаемости воздушных перевозок и аэронавигационного обслуживания. Ожидания местных властей, что аэропорты и аэронавигационные службы перейдут на самофинансирование и более не будут черпать средства из государственного бюджета, как это происходило до недавнего времени, вряд ли оправдаются в условиях, когда поступлений от сборов за пользование этими услугами оказывается недостаточно из-за малого объема перевозок. Кроме того, эффективное возмещение затрат сильно затруднено ввиду отсутствия надлежащей системы учета и выявления расходов.

7. Малый объем перевозок является также одной из главных причин видимого отсутствия значительного прогресса в разработке новаторских - высокоэкономичных и не требующих больших затрат - решений транспортных проблем, в которых напрямую заинтересованы малые островные развивающиеся государства.

8. Деятельность по укреплению авиакомпаний также сопряжена с серьезными финансовыми трудностями. У большинства малых островных развивающихся государств имеется своя национальная авиакомпания или доля участия в какой-либо авиакомпании (например, БВИА и ЛИАТ в восточной части Карибского бассейна). Однако непомерно высокая стоимость современной авиационной техники для большинства их авиакомпаний (и, разумеется, для правительств, которые могут, например, предоставить кредитные гарантии) тормозит развитие коммерческого воздушного сообщения. Возможными путями решения этой проблемы являются аренда авиационной техники вместо ее покупки, сотрудничество авиакомпаний (включая обмен кодами) и образование совместных предприятий.

9. Для малых островных развивающихся государств с их ограниченными ресурсами, слабо развитым транспортным сообщением и ограниченным доступом к основным рынкам будущее воздушного транспорта омрачено особыми проблемами и трудностями. Тенденции к глобализации, либерализации и приватизации в области воздушного транспорта (как и во всех других отраслях экономики) делают проблематичным эффективное участие этих государств в упомянутой деятельности, в частности содержание ими жизнеспособных национальных авиакомпаний. В условиях жесткой конкуренции в сфере коммерческих воздушных перевозок этим странам придется принимать непростые решения, и основополагающим принципом их деятельности должно стать более активное сотрудничество.

Приоритеты на следующие пять лет

10. В воздушном транспорте ключевую роль играет безопасность. Международный характер авиатранспортных перевозок диктует необходимость унификации стандартов по всему миру. Государства решили эту задачу путем разработки технических требований, известных под названием "Международные стандарты и рекомендуемая практика" (САРП, которые содержатся в приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации). Стандарт - это требование, единообразное выполнение которого необходимо для безопасного и бесперебойного международного гражданского воздушного движения, а рекомендуемая практика - это требование, выполнение которого желательно, но не обязательно. Однако многие малые островные развивающиеся государства не сообщили о своем согласии с этими положениями или отступлении от них, как того требует статья 38 Конвенции. Таким образом, первоочередной задачей этих государств является определение ими своей позиции по отношению к этим положениям и уведомление о ней в кратчайшие сроки Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

11. Малые островные развивающиеся государства должны также познакомиться с нынешними техническими достижениями в области воздушного транспорта, такими, как внедрение систем связи, навигации, наблюдения/управления воздушным движением (СНН/УВД) и программы обеспечения безопасности полетов ИКАО, с тем чтобы активно участвовать на индивидуальной и субрегиональной основе в глобальных программах, имеющих отношение к этим достижениям. Малые островные развивающиеся государства могут консультироваться с ИКАО по вопросам разработки проектов, поиска доноров для финансирования таких проектов и их осуществления.

12. По возможности следует налаживать деятельность по развитию людских ресурсов в таких областях, как управление воздушным движением, управление работой аэропортов, авиационная безопасность, выполнение полетов и летная годность, регламентирование авиаперевозок и воздушное законодательство.

13. Малым островным развивающимся государствам следует более активно участвовать в статистической программе ИКАО, которая позволяет получать данные о воздушном транспорте, представляющие интерес для этих стран с точки зрения составления планов на будущее. С этой целью малые островные развивающиеся государства должны следить за тем, чтобы их международные авиакомпании представляли в ИКАО свои отчеты о перевозках, статистику по расходам и финансовые данные, как это предусмотрено в Конвенции о международной гражданской авиации (статья 67).

Рекомендации в отношении программы работы Комиссии

14. Комиссия, возможно, пожелает обсудить вопрос о путях мобилизации средств на финансирование исследований для выяснения реальной возможности разработки новаторских -

высокоэкономичных и не требующих больших затрат - решений транспортных проблем, которые принесли бы пользу малым островным развивающимся государствам.

III. СОДЕЙСТВИЕ РАСШИРЕНИЮ СОТРУДНИЧЕСТВА НА РЕГИОНАЛЬНОМ
УРОВНЕ,
В ТОМ ЧИСЛЕ ИЗУЧЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ РАСШИРЕНИЯ СФЕРЫ УСЛУГ
НАЦИОНАЛЬНЫХ АВИАЛИНИЙ

Достигнутый прогресс/примеры успешной деятельности

15. Сотрудничество между группами малых островных развивающихся государств начинает обретать конкретные формы как на межправительственном уровне, так и на уровне отдельных авиакомпаний. В бассейне Тихого океана сотрудничество на обоих направлениях поощряется на политическом уровне Тихоокеанским форумом (в состав которого входят и другие государства). Тем не менее сотрудничество авиакомпаний в рамках этой группы государств находится пока еще в самой начальной стадии, хотя и имели место несколько случаев обмена кодами, совместной аренды и т.д.: в большинстве случаев обмен кодами происходит между национальными авиакомпаниями островных государств и авиакомпаниями соседних развитых стран, выполняющими трансконтинентальные рейсы. Что касается Карибского бассейна, то одна из главных инициатив 1996 года, которая была поддержана Карибским сообществом (КАРИКОМ), предусматривала заключение регионального соглашения о доступе к рынкам для улучшения качества обслуживания и стимулирования инвестиций в сектор воздушного транспорта в регионе. Соглашение Карибского сообщества о воздушных перевозках может считаться примером успешной деятельности в том смысле, что в нем воплотились в жизнь давние надежды на сотрудничество между карибскими государствами. Однако то, насколько это соглашение само по себе является удачным, выяснится лишь после того, как оно вступит в силу и эффект от его применения можно будет оценить с точки зрения реальной конъюнктуры на рынке. Кроме того, начинает складываться сотрудничество между авиакомпаниями "Эр Джамайка" и БВИА, хотя сфера такого сотрудничества остается ограниченной. В большинстве случаев авиакомпании Карибского бассейна сотрудничают опять-таки с более крупными иностранными компаниями.

16. Что касается аэронавигационного обслуживания в верхнем и нижнем воздушном пространстве, то в Карибском бассейне можно отметить ряд примеров регионального сотрудничества, обусловленного близостью различных островов друг к другу. Одним из примеров такого успешного сотрудничества является создание района полетной информации Пиарко с центром в Тринидаде и Тобаго. В рамках этого сотрудничества предполагается также использовать спутниковую информацию Глобальной системы определения координат для заходов на посадку в аэропорты. Другими примерами сотрудничества в том же регионе являются создание общего органа по вопросам гражданской авиации в Организации восточнокарибских государств, который, среди прочего, осуществляет программу контроля за безопасностью полетов, и оказание услуг в области аэронавигационной связи компанией "Интеркариббеан аэронотикал комьюникейшнз". В регионе Тихого океана, где аналогичное сотрудничество осуществляется также на уровне районов полетной информации, планируется наладить взаимодействие государств - членов Тихоокеанского форума в рамках единой системы управления воздушным движением во всем воздушном пространстве Тихоокеанского региона.

Трудности/возникшие проблемы

17. Недостаточная политическая воля для разработки и проведения в жизнь совместных мероприятий и нежелание стран содержать главного национального авиаперевозчика - таковы, как правило, основные причины, затрудняющие усилия по расширению сотрудничества. Кроме того, конкуренция между островами (в особенности в Карибском бассейне) в секторе туризма обычно наносит ущерб сотрудничеству между аэронавигационными службами или авиакомпаниями.

18. Другая серьезная проблема связана с взиманием сборов за аэронавигационное обслуживание. Воздушное пространство над мелкими островами может быть либо очень маленьким, как, например, в Карибском бассейне, либо, наоборот, очень большим, как, например, в Тихом или Индийском океане. Однако в обоих случаях у соответствующих стран возникают трудности с взиманием с пользователей (т.е. авиаперевозчиков) сборов за аэронавигационное обслуживание во время полета. Способы решения этой проблемы, рекомендованные ИКАО, включают создание международных совместных предприятий, таких, как международные эксплуатационные организации или совместные органы по взиманию сборов. Первые представляют собой отдельные организации, которым поручено предоставление аэронавигационного обслуживания в определенных зонах от имени суверенных государств; они также отвечают за работу системы взимания сборов за оказанные услуги. Вторые являются также весьма эффективными, но более узкими по сфере своей деятельности многонациональными органами, занимающимися взиманием сборов. Их достоинство состоит в том, что они избавляют страны от большого объема бухгалтерской работы и действуют намного эффективнее при меньших затратах.

Приоритеты на следующие пять лет

19. Необходимо более широкое сотрудничество и взаимодействие между странами в деле внедрения систем СНН/УВД ввиду большой мощности основных компонентов этих систем и высоких затрат на их установку и эксплуатацию. Следует изучить возможность налаживания частных контактов между развивающимися странами и экспертами, занимающимися испытательной и демонстрационной деятельностью в развитых странах. Привлечение к обслуживанию внешних подрядчиков, которые, оказав услуги, отбывают из страны, не имеющей никаких технических знаний, недопустимо.

Рекомендации в отношении программы работы Комиссии

20. Рекомендуются разработать региональные проекты составления и оценки генеральных планов развития воздушного транспорта для следующих трех групп малых островных развивающихся государств: малых островных развивающихся государств Карибского бассейна; малых островных развивающихся государств бассейна Тихого океана; малых островных развивающихся государств западноафриканского побережья и бассейна Индийского океана. Этими проектами будут охвачены все мероприятия, указанные в Программе действий, и они будут нацелены на решение проблем в области воздушного транспорта, с которыми сталкиваются эти группы малых островных развивающихся государств. Эти проблемы, перечисленные в порядке важности, включают:

а) обеспечение соблюдения САРП и осуществление мер, связанных с программой обеспечения безопасности полетов ИКАО;

б) наличие навыков управления воздушными судами и персонала соответствующей квалификации и связанные с этим потребности в профессиональной подготовке;

/...

c) воздействие на малые островные развивающиеся государства происходящих в настоящее время технических изменений (внедрение СНН/УВД и т.д.);

d) трудности с изысканием средств для финансирования проектов в области воздушного транспорта;

e) проблемы, связанные с удаленностью и труднодоступностью (такие, как сравнительно высокая стоимость транспортных перевозок, в том числе топлива и страхования);

f) воздействие на малые островные развивающиеся государства изменений, происходящих в экономическом регулировании вопросов воздушного транспорта, включая изучение возможностей для более активного регионального сотрудничества в связи с нормативными аспектами воздушного транспорта, такими, как совместное заключение соглашений о воздушных перевозках;

g) воздействие на малые островные развивающиеся государства изменений коммерческого плана, происходящих в секторе воздушного транспорта, включая изучение возможностей для более активного сотрудничества (как коммерческого, так и технического) между авиакомпаниями внутри соответствующих групп малых островных развивающихся государств, а также сотрудничества с другими международными авиакомпаниями;

h) поиск возможных путей для устранения коллизии интересов между политикой малых островных развивающихся государств в области воздушного транспорта и их политикой в секторе туризма;

i) наличие надежной связи.

IV. РАСШИРЕНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДОСТУПА К ФИНАНСОВЫМ И ТЕХНИЧЕСКИМ РЕСУРСАМ

ДЛЯ НУЖД РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, КОТОРЫЕ КООРДИНИРУЮТ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И

КОНСУЛЬТИРУЮТ ИХ ПО ЭТИМ ВОПРОСАМ

Достигнутый прогресс

21. Ниже перечислены все необходимые условия для изыскания финансовых средств и успешного взимания сборов за аэронавигационное обслуживание:

a) признание международной политики в области возмещения затрат на аэронавигационное обслуживание;

b) наличие эффективной системы учета расходов и поступлений;

c) наличие надежной методологии определения основы для расчета тарифов;

d) существование эффективного механизма взимания сборов.

22. Выполнение этих условий значительно упростится в том случае, если аэронавигационное обслуживание будет обеспечиваться независимыми в финансовом и функциональном отношении

/...

организационными структурами. Тенденция к обретению такой независимости стала одной из главных причин улучшения финансового положения аэронавигационных служб и аэропортов в последние годы. В этой связи следует отметить, что эта независимость может принимать многочисленные формы и не обязательно означать приватизацию, поскольку формы собственности в данном случае могут быть государственными, частными либо смешанными.

Трудности

23. В тех случаях, когда самостоятельные органы не создаются, свойственные им преимущества, такие, как внедрение системы управления корпоративного или коммерческого типа взамен прямого государственного управления, реализованы быть не могут, а тяжкое бремя расходов с государственного бюджета не снимается.

Приоритеты на следующие пять лет

24. Финансовые возможности различных организаций малых островных развивающихся государств, обеспечивающих аэронавигационное обслуживание, могут быть различными, как и способность каждой из них изыскивать финансовые средства и договариваться о благоприятных условиях финансирования. С другой стороны, аэронавигационные службы имеют международный или многонациональный характер. Нет никаких сомнений в том, что поддержка со стороны сообщества заинтересованных государств облегчит получение международным совместным предприятием финансовых средств на выгодных условиях. Такое объединение сил будет особенно эффективным в региональном масштабе в связи с внедрением систем СНН/УВД.

V. СОДЕЙСТВИЕ ПРОВЕДЕНИЮ ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗРАБОТОК В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЕ К УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Приоритеты на следующие пять лет

25. ИКАО поощряет государства к проведению НИОКР. Вместе с тем общепризнан тот факт, что отсутствие технического опыта и соответствующих финансовых средств у многих малых островных развивающихся государств затрудняет участие таких государств в исследованиях и разработках, связанных с системами СНН/УВД. Однако следует признать, что, хотя развитые страны действительно проводят необходимые НИОКР, нередко для удовлетворения своих собственных нужд, выгоды, которые приносит готовый продукт развивающимся государствам, огромны. Необходимо, чтобы существовали механизмы передачи знаний этим государствам. Благодаря глобализации систем СНН/УВД малые островные развивающиеся государства могут играть эффективную роль в предоставлении надежных и эффективных услуг по управлению воздушным движением, пусть даже и не участвуя в полной мере в первоначальных НИОКР, связанных с ними. Сегодня, на пороге двадцать первого столетия, малым островным развивающимся государствам крайне важно знать о прогрессе в использовании спутниковой и других технологий, с тем чтобы они могли при необходимости внесения изменений в их собственную систему обслуживания принимать обоснованные решения.

VI. ПРИНЯТИЕ МЕР НА НАЦИОНАЛЬНОМ, РЕГИОНАЛЬНОМ И МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЯХ,

/...

НАПРАВЛЕННЫХ НА РЕШЕНИЕ КАРАНТИННЫХ ПРОБЛЕМ

Приоритеты на следующие пять лет

26. Большинство малых островных развивающихся государств принимают "карантинные" меры, согласно определению Всемирной организации здравоохранения, с целью не допустить распространения заболеваний - особенно желтой лихорадки, - переносимых резервуарами или переносчиками инфекций. Некоторые государства требуют также проведения дезинсекции воздушного судна для достижения этой цели и для того, чтобы на территорию аэропорта не попали насекомые - переносчики малярии и других болезней. Тем не менее лишь считанные малые островные развивающиеся государства уведомили ИКАО об их согласии или несогласии с текстом приложения 9 (Упрощение формальностей) к Конвенции о международной гражданской авиации, в котором содержится целый ряд положений о дезинсекции воздушного судна и карантинных мерах, вследствие чего возникают трудности с определением того, насколько строго санитарные нормы применяются в области воздушного транспорта в этих государствах. Таким образом, первоочередной задачей для малых островных развивающихся государств должно быть определение их позиции по отношению к этим положениям и, как того требует статья 38 Конвенции, уведомления об этой позиции ИКАО.

Примечание

¹ Доклад Глобальной конференции по устойчивому развитию малых островных развивающихся государств, Бриджтаун, Барбадос, 25 апреля-6 мая 1994 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.94.I.18 и исправления), глава I, резолюция 1, приложение II.
