

АССАМБЛЕЯ 38-Я СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2013 года

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Доклад



*Утверждено Технической комиссией Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АССАМБЛЕЯ 38-Я СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2013 года

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Доклад



*Утверждено Технической комиссией Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

Дос 10028. Доклад Технической комиссии

Номер заказа: 10028

ISBN 978-92-9249-672-2

© ИКАО, 2014

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.

38-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

МОНРЕАЛЬ, 24 СЕНТЯБРЯ – 4 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница	
Общий раздел	1	
Повестка дня и организация работы	1	
Доклад по пунктам повестки дня		
Пункт 26 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы	2	
Пункт 27 повестки дня. Безопасность полетов. Политика	2	
Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов. Стандартизация	9	
Пункт 29 повестки дня. Безопасность полетов. Мониторинг и анализ	12	
Пункт 30 повестки дня. Безопасность полетов. Поддержка внедрения	14	
Пункт 31 повестки дня. Безопасность полетов. Возникающие вопросы	21	
Пункт 32 повестки дня. Аэронавигация. Политика.....	30	
Пункт 33 повестки дня. Аэронавигация. Стандартизация.....	32	
Пункт 34 повестки дня. Аэронавигация. Мониторинг и анализ	33	
Пункт 35 повестки дня. Аэронавигация. Поддержка внедрения	62	
Пункт 36 повестки дня. Аэронавигация. Возникающие вопросы.....	64	
Пункт 37 повестки дня. Ход выполнения Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)	65	
Пункт 38 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией.....	69	
Добавление		
Перечень документации и рабочих документов, относящихся к работе Технической комиссии	74	
Перечень резолюций		
27/1 (присвоен новый номер A38-3)	Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту.....	6
27/2 (присвоен новый номер A38-4)	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов.....	8
30/1 (присвоен новый номер A38-5)	Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей.....	16

30/2 (присвоен новый номер A38-10)	Признание аттестации тренажерных устройств имитации полетов (FSTD)	20
31/1 (присвоен новый номер A38-9)	Замена галонов	22
31/2 (присвоен новый номер A38-8)	Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи	24
34/1 (присвоен новый номер A38-2)	Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации	33
34/2 (присвоен новый номер A38-6)	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра	38
34/3 (присвоен новый номер A38-12)	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	41
37/1 (присвоен новый номер A38-7)	Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке.....	66

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

Общий раздел

1. Техническая комиссия провела семь заседаний в период с 26 сентября по 1 октября 2013 года.

2. На 2-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н Азхаруддин А. Рахман (Малайзия). На первом заседании Комиссии первым заместителем председателя был избран г-н Петр Оловски (Польша), кандидатура которого была выдвинута делегацией Турции и поддержана делегацией Багамских Островов. Комиссия избрала вторым заместителем председателя Ген. авиа. див Луиса Коимбре Буша (Боливия), кандидатура которого также была выдвинута делегацией Турции и поддержана делегацией Багамских Островов.

3. На одном или нескольких заседаниях Комиссии присутствовали представители приблизительно 170 Договаривающихся государств и 45 делегаций-наблюдателей.

4. Секретарем Комиссии была г-жа Н. Грэм, директор Аэронавигационного управления. Г-н М. Эламири, заместитель директора по вопросам управления и мониторинга в сфере безопасности полетов, и г-н В. Галотти, заместитель директора по вопросам стандартизации и инфраструктуры в сфере безопасности полетов, выполняли обязанности заместителей секретаря. Работе Комиссии оказывала помощь г-жа Д. Купер, а также следующие сотрудники:

- г-н Я. Ван, начальник Секции аэродромов (AGA);
- г-н М. Коста, начальник Секции расследования авиационных происшествий (AIG);
- г-н М. Хуммаду, начальник Секции подготовки персонала в сфере безопасности полетов (AST);
- г-н К. Далтон, начальник Секции организации воздушного движения (ATM);
- г-н Г. Гурджи, начальник Секции непрерывного мониторинга и контроля (СМО);
- д-р К. Руни, начальник Секции опасных грузов (DGS)
- г-н Р. Макфарлейн, начальник Секции комплексного управления инфраструктурой (ИМ);
- г-н М. Фокс, начальник Секции производства полетов (OPS);
- г-н М. Врединбург, начальник Секции поддержки внедрения и развития. Безопасность полетов (ISD/SAF);
- г-н Дж. Иллсон, начальник Секции комплексного управления безопасностью полетов (ISM);
- д-р А. Эванс, начальник Секции авиационной медицины (MED);
- г-н Г. Брок, начальник Секции метеорологии (MET);
- г-н Ю. Фаттах, начальник Сектора средств обеспечения безопасности полетов в государствах (SAST)

и другие члены Секретариата.

Повестка дня и организация работы

5. Ассамблея согласилась не вести протоколы Технической комиссии во время 38-й сессии Ассамблеи.

6. Комиссия рассмотрела следующие пункты повестки дня:

Пункт 26 повестки дня.	Годовые доклады Совета Ассамблее за 2010, 2011 и 2012 годы
Пункт 27 повестки дня.	Безопасность полетов. Политика
Пункт 28 повестки дня.	Безопасность полетов. Стандартизация
Пункт 29 повестки дня.	Безопасность полетов. Мониторинг и анализ
Пункт 30 повестки дня.	Безопасность полетов. Поддержка внедрения
Пункт 31 повестки дня.	Безопасность полетов. Возникающие вопросы
Пункт 32 повестки дня.	Аэронавигация. Политика
Пункт 33 повестки дня.	Аэронавигация. Стандартизация
Пункт 34 повестки дня.	Аэронавигация. Мониторинг и анализ
Пункт 35 повестки дня.	Аэронавигация. Поддержка внедрения
Пункт 36 повестки дня.	Аэронавигация. Возникающие вопросы
Пункт 37 повестки дня.	Ход выполнения Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)
Пункт 38 повестки дня.	Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

7. Документация и рабочие документы, относящиеся к работе Комиссии, перечислены в добавлении к настоящему докладу по пунктам повестки дня.

8. Действия, предпринятые Комиссией по каждому пункту повестки дня, изложены отдельно в нижеследующих пунктах. Материал расположен в соответствии с порядком рассмотрения Комиссией пунктов повестки дня.

Пункт 26 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2010, 2011 и 2012 годы

26.1 Комиссия рассмотрела входящие в ее компетенцию части годовых докладов Совета Ассамблее за 2010, 2011 и 2012 гг. и дополнение за первые шесть месяцев 2013 года (Doc 9952, 9975, 10001 и Дополнение).

26.2 Комиссия с благодарностью и без замечаний приняла к сведению информацию о работе, проделанной за последние три года в области аэронавигации, представленную соответственно в разделах, касающихся стратегических целей "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта".

Пункт 27 повестки дня. Безопасность полетов. Политика

27.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A38-WP/92 с изложением всеобъемлющей стратегии в сфере обеспечения безопасности полетов. В этом документе представляется первое издание пересмотренного Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) для его одобрения Ассамблеей. Обновленный ГПБП сохраняет преемственность с версией, принятой Советом в 2007 году, а его структура изменена таким образом, чтобы охватить ближнесрочные, среднесрочные и долгосрочные задачи, реализации которых будут способствовать четыре инструмента эффективного обеспечения безопасности полетов высокого уровня.

27.2 Комиссия рассмотрела представленный Доминиканской республикой документ А38-WP/249, в котором говорится о необходимости использования согласованных на глобальном уровне процессов стратегического планирования, включая приоритизацию целей в области эффективности и безопасности полетов. В документе предлагается одобрить ГПБП и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП), а также определить региональные концептуальные рамки приоритизации для реализации предусмотренной ГАНП блочной модернизации.

27.3 Комиссия рассмотрела представленный членами Африканской комиссии гражданской авиации документ А38-WP/213, в котором содержится доклад о результатах проведенной в июле 2012 года Конференции по безопасности полетов на уровне министров. В документе отмечается, что африканские государства поддерживают предложение об одобрении Ассамблеей ГПБП, а всем государствам рекомендуется обеспечить реализацию ближнесрочных целей к 2017 году. В этом документе ИКАО также настоятельно рекомендуется разработать дорожные карты для выполнения ГПБП, а африканским государствам – обеспечить реализацию этих целей с учетом положений ГПБП.

27.4 Все выступившие делегаты поддержали предложение об одобрении ГПБП. Была подчеркнута роль региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в оказании содействия реализации ГПБП на региональном уровне, а также необходимость приступить в настоящее время к разработке региональных "дорожных карт".

27.5 Признавая необходимость согласования процессов внедрения и стратегического планирования, делегаты поддержали документ А38-WP/249, в котором предлагается одобрить ГПБП и ГАНП, а также определить региональные концептуальные рамки приоритизации для реализации предусмотренной ГАНП блочной модернизации. Более того, многие делегаты выступили в поддержку документа А38-WP/213, в котором подчеркивается необходимость постоянного сотрудничества с ИКАО и партнерами по авиационной отрасли в Африке.

27.6 Комиссия, рассмотрев документы А38-WP/92, А38-WP/249 и А38-WP/213, согласилась рекомендовать Ассамблее одобрить первое издание пересмотренного Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП, Doc 10004), его цели и вспомогательные инициативы в области обеспечения безопасности полетов. Комиссия согласилась рекомендовать поправки к действующим резолюциям А37-4 и А37-12 с целью отразить скоординированное на глобальном уровне стратегическое направление деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.

27.7 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ А38-WP/98, в котором говорится о результатах плодотворного сотрудничества государственных учреждений и отрасли, включая деятельность RASG, в целях снижения степени риска для безопасности полетов на региональном уровне. В документе отмечается необходимость совершенствования процесса представления информации по проблемам безопасности полетов, а также важность разработки соответствующих механизмов защиты источников такой информации, обеспечивающих повышение эффективности и действенности обмена информацией о безопасности полетов. В документе высказывается поддержка принципам, изложенным в первом издании пересмотренного ГПБП, и настоятельно рекомендуется продолжать совместную работу над необходимыми поправками в будущем.

27.8 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/84, представленный Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем. В этом документе, содержащем информацию о региональном подходе к управлению безопасностью полетов, Ассамблее предлагается обеспечить адекватное отражение преимуществ, обеспечиваемых региональным сотрудничеством и региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), в деятельности ИКАО, связанной, в частности, с механизмом непрерывного мониторинга (МНМ) и Приложением 19 по управлению безопасностью полетов.

27.9 Комиссия рассмотрела представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) документ A38-WP/191 Revision No. 1, касающийся ГПБП и его развития. В документе подчеркивается как важность факторов обеспечения безопасности полетов, так и ценность инициатив, предпринимаемых заинтересованными сторонами в отрасли. В документе предлагается создать механизм координации действий заинтересованных сторон и составить перечень инициатив в области обеспечения безопасности полетов, который позволил бы разработать инструменты планирования и принятия решений и дорожные карты для оказания помощи RASG, государствам и отрасли в согласовании ими своих приоритетов и распределении имеющихся у них ресурсов в рамках ГПБП.

27.10 Широкую поддержку получили документы A38-WP/84, A38-WP/98 и A38-WP/191 Revision No. 1, в которых настоятельно рекомендуется расширить региональное сотрудничество и разработать инструктивный материал в целях оказания содействия реализации ГПБП. Один делегат высказал обеспокоенность относительно периодичности внесения поправок в ГПБП и внес предложение о том, что глобальные планы следует пересматривать один раз в три года. В этой связи государства высказали мнение о том, что ИКАО необходимо определить процесс внесения поправок в ГПБП, предусматривающий соответствующий уровень участия государств и международных организаций.

27.11 Комиссия, рассмотрев документ A38-WP/84, согласилась предложить поправки к действующей резолюции A37-8 (см. измененный текст резолюции A37-8, доклад по пункту 30 повестки дня). Комиссия также согласилась вновь подчеркнуть и усилить положения, касающиеся выгод, обеспечиваемых региональным сотрудничеством и RSOO, поскольку они связаны с реализацией МНМ и положениями Приложения 19.

27.12 Комиссия, рассмотрев документ A38-WP/191 Revision No. 1 и результаты проведенной дискуссии, согласилась поддержать предложение о расширении использования передовой отраслевой практики, создании механизма участия заинтересованных сторон в деятельности и разработки будущих поправок к ГПБП. Предложения о разработке инструментальных средств планирования и принятия решений для оказания помощи RASG, государствам и отрасли в согласовании своих приоритетов и распределении имеющихся у них ресурсов в рамках ГПБП, а также о составлении подборки материалов по инициативам в области обеспечения безопасности полетов и извлеченных уроков должны быть направлены на рассмотрение Совета.

27.13 Комиссия, рассмотрев документы A38-WP/92, A38-WP/84, A38-WP/98 и A38-WP/191 Revision No. 1, согласилась с тем, что основное внимание на Конференции по безопасности полетов высокого уровня, которую ИКАО планирует провести в январе 2015 года, будет уделено, в частности, выработке рекомендаций относительно поправок к ГПБП, которые будут разрабатываться в рамках процесса проведения консультаций с государствами и международными организациями.

27.14 Комиссия рассмотрела представленный Австралией документ A38-WP/173, посвященный текущей и будущей деятельности ИКАО в области надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов. В документе содержится информация о результатах деятельности многодисциплинарной Целевой группы по защите информации о безопасности полетов (SIP TF), которая была создана для подготовки рекомендаций в отношении новых или усовершенствованных положений ИКАО, касающихся защиты информации о безопасности полетов. В документе отмечается важность учета результатов работ, выполненных Группой SIP TF, соответствующими органами ИКАО при разработке новых или измененных положений и инструктивного материала. В документе также рекомендованы поправки к резолюциям A37-2 и A37-3, призванные отразить результаты работы, успешно выполненной Группой SIP TF.

27.15 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией документ A38-WP/223, посвященный бразильскому подходу к защите информации о безопасности полетов. В документе государствам предлагается рассмотреть две стратегические меры по защите информации о безопасности полетов, которые уже внедрены в Бразилии, включая внесение изменений в авиационное законодательство и учебные программы для судей и прокуроров, раскрывающие роль судебной системы в сфере обеспечения безопасности полетов. В этом документе Ассамблее предлагается одобрить предложение о разработке ИКАО дополнительного инструктивного материала по защите информации о безопасности полетов в поддержку реализации таких образовательных инициатив.

27.16 Комиссия рассмотрела представленный Республикой Корея документ A38-WP/280 Revision No. 1, посвященный реализации мер защиты лиц, предоставляющих информацию в рамках добровольной системы. В этом документе ИКАО предлагается разработать рекомендации для государств с целью включения в их национальное законодательство принципов, не предусматривающих применения наказания, вместо административных рекомендаций. В документе также предлагается разработать инструктивные указания относительно определения и оказания содействия реализации принципов "справедливой культуры" в дополнение к стандартизированному перечню вопросов, подлежащих рассмотрению в рамках обязательной или добровольной системы представления информации об инцидентах.

27.17 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки и Бразилией документ A38-WP/102, касающийся защиты источников информации о безопасности полетов. В этом документе рассматривается вопрос о необходимости обеспечения защиты источников данных о безопасности полетов и содержится рекомендация о разработке инструктивного материала по введению средств правовой защиты, позволяющих успешно применять принципы управления безопасностью полетов.

27.18 Комиссия рассмотрела представленный Международной федерацией работников транспорта (МФТ) документ A38-WP/296, касающийся использования в рамках систем представления информации принципов "справедливой культуры". В этом документе Ассамблее предлагается признать тот факт, что принципы "справедливой культуры" вносят ценный вклад в обеспечение безопасности полетов; кроме того, ИКАО предлагается осуществлять контроль и анализировать ход внедрения принципов "справедливой культуры" и систем представления информации, не предусматривающих наказания. В документе ИКАО также предлагается выявить любые препятствия на пути внедрения систем представления информации, не предусматривающих наказания, и предоставить рекомендации государствам, которые пока не внедрили такие системы.

27.19 Комиссия, рассмотрев документы A38-WP/102, A38-WP/173, A38-WP/223, A38-WP/280 Revision No. 1 и A38-WP/296, согласилась предложить поправки к резолюциям A37-2 и A37-3, призванные отразить выводы и рекомендации, сделанные Группой SIP TF, которые будут использованы соответствующими органами ИКАО в ходе дальнейшего рассмотрения ими этих вопросов, в частности в работе, связанной с дальнейшим развитием Приложения 19. Ассамблея также признала ценность дополнительного инструктивного материала, который может быть использован в целях доведения до сведения экспертов в области безопасности полетов и юридических полномочных органов информации о необходимости обеспечения баланса между защитой и использованием информации о безопасности полетов.

27.20 В связи с инициативами, связанными с защитой источников информации используемой при расследовании авиационных инцидентов и поступающей в рамках добровольной системы, а также с культурой безопасности полетов, Комиссия согласилась направить такие вопросы Совету для рассмотрения и разработки в дальнейшем SARPS и вспомогательной документации.

27.21 Информационный документ A38-WP/80 был представлен Секретариатом.

27.22 В свете проведенной дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующие резолюции:

Резолюция 27/1. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная задача Организации по-прежнему заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

принимая во внимание, что очень важно учитывать тот факт, что цель расследований авиационных происшествий и инцидентов не заключается в установлении доли вины или ответственности,

признавая, что очень важно добиваться, чтобы вся необходимая информация предоставлялась лицам, расследующим авиационное происшествие, с целью способствовать установлению причин и/или способствующих факторов авиационных происшествий и инцидентов, чтобы можно было принять все необходимые меры по их предотвращению,

признавая, что предотвращение авиационных происшествий является очень важным фактором в обеспечении дальнейшего доверия к воздушному транспорту,

признавая, что и в дальнейшем общественность будет пристально следить за действиями государств по расследованию происшествий, включая требование о доступе к записям и данным, имеющим отношение к авиационному происшествию или инциденту,

признавая, что защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, от ненадлежащего использования является важным фактором получения в дальнейшем всей необходимой информации лицами, которые будут заниматься в будущем расследованием авиационных происшествий,

признавая, что использование полученной в результате расследований информации для принятия дисциплинарных, гражданских, административных и уголовных процессуальных действий, как правило, не является средством поддержания или повышения уровня безопасности полетов,

признавая, что принятых до настоящего времени мер по обеспечению защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, вероятно, недостаточно, и *отмечая* опубликование ИКАО правовых принципов других рекомендаций для оказания государствам помощи в этой связи,

признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении Е к Приложению 13, а также в дополнении В к Приложению 19 будут и впредь помогать многим государствам в разработке и реализации мер защиты некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту, от ненадлежащего использования,

считая, что необходимо обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия и что защита должна обеспечиваться на уровне, соответствующем характеру информации, формируемой каждым источником, а также цели раскрытия такой информации,

учитывая, что полномочные органы по расследованию авиационных происшествий и полномочные органы гражданской авиации признают необходимость дополнительного изучения ИКАО вопроса о защите информации о безопасности полетов,

признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции А37-2 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства в соответствии с п. 5.12 Приложения 13 продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать свои законодательства, правила и политику в целях обеспечения защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, чтобы, по возможности, устранить препятствия при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов, учитывая при этом опубликованные ИКАО правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов;

2. *порукает* Совету с учетом выводов и рекомендаций Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и результатов дальнейшей работы по этим выводам и рекомендациям предпринять такие шаги, которые могут быть необходимы для достижения значимого прогресса в разработке и/или изменении положений в Приложении 13, в других Приложениях, по мере необходимости, и связанного с ними инструктивного материала до следующей очередной сессии Ассамблеи;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-2.

Резолюция 27/2. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная задача Организации по-прежнему заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

признавая важность свободного обмена информацией о безопасности полетов между заинтересованными сторонами авиационной системы,

признавая важность защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего ее использования для обеспечения постоянного наличия всей соответствующей информации о безопасности полетов, позволяющей принимать правильные и своевременные профилактические меры,

выражая озабоченность тенденцией использования информации о безопасности полетов для принятия действий дисциплинарного и карательного характера, а также принятия ее в качестве доказательства при судебных разбирательствах,

принимая во внимание важность сбалансированных условий, в которых дисциплинарные меры применяются к эксплуатационному персоналу не в случае выполнения им действий, соответствующих его опыту и уровню подготовки, а в случае преступной халатности или умышленных нарушений,

учитывая, что использование информации о безопасности полетов в других целях, помимо касающихся безопасности полетов, может затруднить получение такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов в авиации,

считая, что необходимо обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия и что защита должна обеспечиваться на уровне, соответствующем характеру информации, формируемой каждым источником, а также цели раскрытия такой информации,

признавая, что технологический прогресс привел к появлению новых систем сбора, обработки и рассылки данных о безопасности полетов и в этой связи многочисленных источников информации о безопасности полетов, которые имеют важное значение для поддержания и повышения уровня безопасности полетов,

отмечая, что существующее международное право, а также политика и практика во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования,

отмечая опубликование и разработку на постоянной основе ИКАО правовых принципов, предназначенных оказывать государствам помощь в принятии национальных законов и правил и введении вспомогательной политики и практики для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее отправление правосудия,

признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении Е к Приложению 13, а также в дополнении В к Приложению 19 будут и впредь помогать многим государствам в разработке и реализации мер защиты информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов,

учитывая, что полномочные органы гражданской авиации признают необходимость постоянного изучения ИКАО вопроса о защите информации о безопасности полетов,

признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции А37-3 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать или принимать законы и правила и вводить вспомогательную политику и практику для обеспечения защиты информации, поступающей из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах и других рекомендациях, разработанных ИКАО;

2. *настоятельно призывает* Совет сотрудничать с Договаривающимися государствами и соответствующими международными организациями в деле разработки и внедрения инструктивного материала, принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и результаты дальнейшей работы по этим выводам и рекомендациям, для поддержки создания эффективных систем представления данных о безопасности полетов и сбалансированных условий, в которых обеспечивается беспрепятственный доступ к ценной информации, получаемой из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов при одновременном уважении принципов отправления правосудия и свободы информации;

3. *порукает* Совету принять необходимые меры для совершенствования Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в Приложении 19, в других Приложениях, по мере необходимости, и инструктивного материала по защите информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS), принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и дальнейшую работу по этим выводам и рекомендациям, с целью обеспечить на стабильной основе наличие информации о безопасности полетов, необходимые для управления безопасностью полетов, поддержания и повышения ее уровня, учитывая при этом необходимость взаимодействия между полномочными органами по безопасности полетов и судебными органами в контексте культуры открытого представления отчетности;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-3.

Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов. Стандартизация

28.1 В рамках данного пункта повестки дня Комиссия рассмотрела документ А38-WP/82, представленный Советом, в котором содержится обновленная информация о принятии нового Приложения ИКАО по управлению безопасностью полетов и плане внедрения его положений. Этот документ подчеркивает важное значение, которое имеет управление безопасностью полетов на уровне государства, а также поддерживает будущую эволюцию положений по управлению безопасностью полетов. Государствам предлагается принять активное участие в деятельности региональных групп по обеспечению безопасностью полетов (RASG),

которые будут определять направления работы по поддержке плана внедрения Приложения 19 и представлять информацию о внедрении положений по управлению безопасностью полетов на региональном уровне.

28.2 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/200, представленный Китаем, освещающий его опыт в области внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП) для эксплуатантов и органов управления воздушным движением и сообщающий о начале разработки СУБП для аэродромов с использованием процедур и средств проверки СУБП. В этом документе рекомендуется разработать согласованные на глобальном уровне критерии проверки эффективности СУБП, чтобы государства располагали руководящими принципами мониторинга эффективности внедрения СУБП. В нем также рекомендуется государствам продолжать отслеживать фактические показатели эффективности СУБП, чтобы обеспечить достижение ожидаемых результатов.

28.3 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/329, представленный Российской Федерацией, в котором Ассамблее предлагается рекомендовать Совету ускорить разработку и принятие унифицированного метода формализации рекомендаций и мероприятий по безопасности полетов. Кроме того, в этом документе предлагается придать Рекомендуемой практике 6.11 и 6.12 Приложения 13 ИКАО *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* статус Стандартов, учитывая положения Приложения 19, относящиеся к обеспечению государством безопасности полетов.

28.4 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/96, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором предлагается интеграция восьми критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасностью полетов и одиннадцати элементов Государственной программы обеспечения безопасностью полетов (ГосПБП), и также предлагается отразить эту интеграцию в мероприятиях по линии механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Кроме того, в данном документе поддерживается предложение о разработки критериев, содействующих принятию СУБП в других государствах.

28.5 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/199, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла, в котором предлагается разработать инструктивный материал и провести семинары и практикумы по решению вопросов внедрения СУБП для небольших по размеру поставщиков обслуживания. Во втором документе (A38-WP/255), представленном Боливарианской Республикой Венесуэла, говорится о необходимости проведения дополнительных практикумов по решению вопросов, связанных с разработкой согласованных показателей безопасности полетов и общих целей для достижения договоренностей между государствами и регионами, а также разработки показателей для общеприемлемых уровней безопасности полетов для достижения целей СУБП.

28.6 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/77, представленный Литвой от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем и внесенного на рассмотрение Соединенным Королевством. В этом документе поддерживается поэтапный подход к внедрению управления безопасностью полетов и обмена информацией об опыте и передовой практике на региональном уровне как средства обеспечения того, что преимущества Приложения 19 будут доступны государствам вне зависимости от уровня их готовности к соблюдению его требований.

28.7 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/206 Revision No. 1, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), в котором подчеркивается значение "культуры безопасности полетов" и необходимость интегрировать эти принципы в последовательные этапы разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала, что также относится к внедрению СУБП.

28.8 Комиссия дала высокую оценку работе Группы экспертов по управлению безопасностью полетов, и была высказана широкая поддержка в отношении Приложения 19 и поэтапного подхода к его внедрению, предусмотренного в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП), в котором устанавливаются приоритеты внедрения фундаментальных систем контроля за обеспечением безопасности полетов в каждом государстве как предпосылки внедрения ГосПБП (см. пункт 27 повестки дня).

28.9 Делегаты подчеркнули, что подготовка семинаров и практикумов наряду с дополнительными средствами и инструктивным материалом по обеспечению внедрения систем управления безопасностью полетов необходима в срочном и приоритетном порядке. Была принята к сведению роль RASG и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в области определения потребностей каждого региона, облегчения процесса обмена опытом и представления информации о достигнутых успехах на региональном уровне.

28.10 Комиссия согласилась с интеграцией восьми критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и одиннадцати элементов ГосПБП в целях создания единых рамок. Некоторые государства выразили мнение о необходимости обеспечить сохранение восьми критических элементов, а также полное согласование объединенных рамок с ГПБП. В этой связи данный вопрос будет передан Совету на дальнейшее рассмотрение.

28.11 Техническая комиссия приняла к сведению принятие Приложения 19 и уже ведущую работу по подготовке положений по управлению безопасностью полетов, включая рассмотрение взаимосвязи между критическими элементами государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и государственной программы по безопасности полетов. Комиссия также приняла к сведению соответствующую стратегию внедрения Приложения 19 и предложила государствам принять активное участие в работе RASG и RSOO, во избежание ненужного дублирования усилий.

28.12 В связи с тем, что учебные материалы ИКАО по управлению безопасностью полетов в настоящее время подвергаются пересмотру, просьбы о проведении практикумов и семинаров будут направляться на рассмотрение Совета.

28.13 Рассмотрев документ A38-WP/329, представленный Российской Федерацией, Комиссия приняла к сведению выраженную ему поддержку. Этот документ относится к рекомендациям 1.6/5 и 1.6/6 (вытекающим из результатов совещания AIG/08), которые выполняются соответствующим образом. В частности, рекомендация 1.6/5 учитывается в добавлении 6 к части IV "*Представление отчетов*" второго издания "*Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов*" (Дос 9756, неотредактированный вариант, опубликованный в июне 2013 года). В Европейском союзе ведется работа над выполнением рекомендации 1.6/6, и результирующая таксономия для рекомендаций по безопасности полетов будет включена в таксономию ADREP в установленном порядке. В добавлении 6 (упомянутом выше) также рассматривается рекомендация об ускорении разработки и принятия унифицированного метода формализации рекомендаций и мероприятий по безопасности полетов.

28.14 Комиссия также рассмотрела предложение о придании Рекомендуемой практике 6.11 и 6.12 в Приложении 13 статуса Стандартов, а также об уточнении взаимосвязи между двумя этими положениями и положениями Приложения 19, относящимися к обеспечению безопасности полетов в государстве, и согласилась направить это предложение на рассмотрение Совета.

28.15 Кроме того были представлены информационные документы Доминиканской Республикой (A38-WP/141), Канадой (A38-WP/365), Соединенными Штатами Америки (A38-WP/95), Агентством по безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) (A38-WP/248) и Секретариатом (A38-WP/80).

Пункт 29 повестки дня. Безопасность полетов. Мониторинг и анализ

29.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A38-WP/50 и отметила прогресс, достигнутый в общей реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), включая работу, выполненную в течение двухлетнего периода по переходу к использованию механизма непрерывного мониторинга (МНМ) и полному внедрению МНМ УППКБП в январе 2013 года. Комиссия поддержала дальнейшую деятельность в рамках МНМ УППКБП и настоятельно призвала государства продолжать сотрудничество в реализации МНМ УППКБП. Комиссия также одобрила решение Совета в отношении обмена информацией о нерешенных вопросах, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), публикация которой начнется в январе 2014 года.

29.2 Комиссия рассмотрела представленный Доминиканской Республикой документ A38-WP/150, касающийся первого этапа реализации Приложения 19 и согласилась, что очень важно разработать инструктивный материал для проверяющих УППКБП в отношении внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), связанных с управлением безопасностью полетов. Из трех предложенных в A38-WP/150 вариантов Секретариат рекомендовал принять вариант с). В ходе рассмотрения представленного Венесуэлой документа A38-WP/209 Комиссия также согласилась с тем, что следует разработать инструктивный материал, определяющий технические характеристики онлайн-системы МНМ и содержащий четкие указания по ее использованию.

29.3 Комиссия рассмотрела представленный Сингапуром документ A38-WP/205 и приняла к сведению накопленный Сингапуром опыт внедрения МНМ, а также согласилась, что государства-члены должны продолжать оказывать поддержку МНМ УППКБП и создавать системы и процессы, которые обеспечат необходимое акцентирование на обязательствах государств.

29.4 ИАТА представила документ A38-WP/110, содержащий последнюю информацию о доработанной программе ИАТА по проведению проверок эксплуатационной безопасности (IOSA). Комиссия заявила о своей поддержке программы IOSA и рекомендовала, чтобы ИКАО продолжала оказывать поддержку IOSA и ее дополнительным элементам, вводимым в рамках расширенной IOSA в качестве дополнительного источника информации для государственных органов, занимающихся надзорной деятельностью в области безопасности полетов.

29.5 В ходе рассмотрения представленного Колумбией документа А38-WP/304, Комиссия отметила, что очень важно разделять функции регулирующего органа и поставщика обслуживания и согласилась, что такое разделение функций следует надлежащим образом отразить в новом протоколе вопросов МНМ относительно аэронавигационного обслуживания, связанных с Приложением 19 *"Управление безопасностью полетов"*.

29.6 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/147, представленный Бразилией от имени членов Латиноамериканской системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) при поддержке остальных государств-членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), в котором рассматривается необходимость создания глобальной системы отчетности о событиях с опасными грузами. Комиссия выразила свою признательность за этот вклад в разработку системы отчетности о событиях с опасными грузами и инициативы, которые были предприняты по повышению информированности об опасных грузах. Было подтверждено, что Секретариат в сотрудничестве с Группой экспертов по опасным грузам занимается разработкой такой системы и учтет материалы документа А38-WP/147 и Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах (ЕССАИРС). Комиссия рекомендовала настойчиво призвать ИКАО продолжить разработку глобальной системы отчетности об опасных грузах.

29.7 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А38-WP/91 о стратегическом плане эволюции электронных средств, предназначенных для использования мировым авиационным сообществом. Был отмечен прогресс, достигнутый в разработке таких электронных средств, а также необходимость учитывать меняющиеся потребности государств-членов и заинтересованных сторон и оказывать поддержку планированию глобальных стратегий, включая Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП). Комиссия рекомендовала, чтобы Ассамблея настоятельно призвала государства-члены оказывать постоянную поддержку созданию электронных средств и активно участвовать в их разработке путем предоставления информации и обмена соответствующими знаниями и опытом.

29.8 Комиссия рассмотрела представленный Ямайкой документ А38-WP/309, в котором содержалось предложение о разработке стандартов и инструктивного материала по сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). Это предложение было поддержано Доминиканской Республикой и Бразилией. Секретариат обратил внимание на то, что вопрос о сертификации ПАНО, связанной с большими затратами, уже рассматривался в прошлом. Это будет иметь значительные бюджетные последствия как для ИКАО, так и для государств-членов. Исходя из этого, Комиссия рекомендовала поручить Совету рассмотреть вопрос, следует ли на данном этапе разработать стандарты и инструктивный материал в отношении сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), учитывая то, к каким бюджетным последствиям это приведет.

29.9 Комиссия приняла к сведению вопросы и проблемы, связанные с анализами данных по безопасности полетов и использованием для обмена ими электронных средств, информация о которых была представлена Республикой Корея в документе А38-WP/284. Кроме того, Комиссия признала, что переход от ВСП к МНМ и успешное внедрение проактивных рамок управления безопасностью полетов все еще сталкивается с трудностями и ложится административным бременем на государства. Было принято решение, что для ИКАО будет полезно заняться разработкой дополнительного инструктивного материала для государств-членов, а также продолжить работу по улучшению функциональности электронных средств и изучить пути облегчения обмена данными между электронными средствами, связанными с обеспечением безопасности полетов, которые разработаны государствами-членами и ИКАО.

29.10 В ходе рассмотрения представленного Сингапуром документа A38-WP/137 с исправлением № 1 было принято решение, что следует стимулировать разработку и реализацию программ и систем совместного использования и анализа данных по обеспечению безопасности полетов с целью дальнейшего совместного использования региональных данных и результатов анализов в глобальном масштабе. Комиссия согласилась с предложением о том, что следует поощрять региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) разрабатывать и внедрять региональные программы и системы совместного использования и анализа данных по безопасности полетов. Кроме этого, было принято решение о том, что следует разработать концептуальную основу совместного использования и анализа данных по безопасности полетов посредством и в рамках региональных систем и обеспечить надлежащий уровень защиты собранной информации о безопасности полетов.

29.11 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A38-WP/111 и согласилась с необходимостью иметь систему показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, которая бы учитывала соотношение результатов и процесса оценки возможности управления факторами риска в системе воздушных перевозок. В этой связи Комиссия рекомендовала Совету рассмотреть вопрос о разработке методики определения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Комиссия приняла к сведению предложение о методике измерения безопасности полетов, которая основывается на системе сопоставления на трех уровнях: результаты высокого уровня в области обеспечения безопасности полетов, поведение поставщиков обслуживания и деятельность регламентирующих органов.

29.12 В ходе рассмотрения документа A38-WP/85 с исправлением № 1, представленного Литвой от имени Европейского союза, Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем, Комиссия признала, что дополнительно к обмену данными о безопасности полетов необходимо разработать концепцию объединенного в масштабе всей отрасли управления знаниями о безопасности полетов, основанной на принципах государственных программ по безопасности полетов и системе эксплуатантов по управлению безопасностью полетов, а также на положениях нового Приложения 19 ИКАО.

29.13 Информационные документы были представлены Венесуэлой (Боливарианской Республикой) (A38-WP/239), Вьетнамом (A38-WP/342), Индонезией (A38-WP/228), Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем (A38-WP/78).

Пункт 30 повестки дня. Безопасность полетов. Поддержка внедрения

Улучшение контроля за безопасностью полетов путем обеспечения партнерства со всеми заинтересованными сторонами

30.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A38-WP/66, в котором освещалась проделанная ИКАО после 37-й сессии Ассамблеи работа по оказанию помощи, которая обеспечила повышение безопасности полетов в государствах, определение приоритетов и целей в сфере безопасности полетов, подлежащих реализации на уровне государств и регионов. Документ A38-WP/66 также содержал проект резолюции для замены резолюции A37/8 "Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов". Комиссия согласилась подчеркнуть в резолюции большое значение сотрудничества и помощи.

30.2 Комиссия рассмотрела документы A38-WP/231 и 259, представленные Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), и отметила предпринимаемые на региональном уровне в рамках региональных групп по безопасности полетов (RASG) инициативы по снижению уровней риска в сфере безопасности полетов для предотвращения авиационных происшествий и/или серьезных инцидентов, обусловленных проблемами безопасности полетов, связанными с эксплуатацией ВПП, столкновениями исправных воздушных судов с землей (CFIT) и потерей управления в полете (LOC-I), а также инициативы, поощряющие оказание государствами поддержки деятельности RASG в их регионах. В документе A38-WP/259 государствам предлагалось поддержать региональные усилия в Южной Америке, направленные на обеспечение безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации и предусматривающие установление целевых показателей на 2016 год в сфере безопасности полетов и аэронавигации. В документе A38-WP/215 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) представила информацию о деятельности региональных органов в регионе AFI, направленной на повышение уровня контроля за обеспечением безопасности полетов и возможностей устранения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). Информационные документы были представлены CASSOS (A38-WP/328), МАК (A38-WP/120) и ЗЭВС (A38-WP/303).

30.3 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/155, представленный Индонезией, документ A38-WP/352, представленный Вьетнамом, а также документ A38-WP/101 с исправлением № 1, представленный Соединенными Штатами Америки, в которых шла речь о потребности в инспекторах по безопасности полетов, причем в каждом из этих документов рассматривались разные аспекты данного вопроса. Комиссия признала, что для многих государств вопросы поиска и приема на работу, обучения и удержания квалифицированных инспекторов по безопасности полетов являются трудными задачами и что включение аспектов совершенствования инспекционной деятельности в программу работ по следующему поколению авиационных специалистов будет способствовать глобальному повышению безопасности полетов. В документе A38-WP/101, который получил широкую поддержку, Совету предлагалось поручить Секретариату разработать соответствующие положения и инструктивный материал по вопросам общей квалификации государственных инспекторов по безопасности полетов, и в этой связи Секретариат доложил о том, что такая работа уже проводится, а Комиссия отметила, что необходимо проделать дополнительную работу.

30.4 Комиссия была информирована о том, что для продолжения ИКАО деятельности по координации регионального сотрудничества и предоставлению государствам помощи необходимо, чтобы заинтересованные стороны, включая государства, региональные органы, финансовые учреждения и отраслевые организации, активно участвовали в оказании поддержки нуждающимся в ней государствам. Этот вопрос занимает центральное место в представленном в документе A38-WP/66 проекте резолюции, в который Комиссия согласилась внести изменения с учетом предложений, сделанных в документе A38-WP/84, представленном по пункту 27 повестки дня Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем.

30.5 В свете прошедшего обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 30/1. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации относится также к компетенции Договаривающихся государств как в коллективном, так и индивидуальном плане,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов международной гражданской авиации в глобальном масштабе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают для Договаривающихся государств правовые и эксплуатационные рамки построения системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании, требуя при этом, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли, насколько это практически возможно, SARPS и надлежащим образом осуществляли контроль за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что результаты проверок и координированных ИКАО миссий по валидации (ICVM), проводимых по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ), свидетельствуют о том, что некоторые Договаривающиеся государства пока не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов, а в некоторых Договаривающихся государствах выявлены вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC),

принимая во внимание, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков посредством координации поддержки и привлечения ресурсов авиационных партнеров в области безопасности полетов,

признавая, что планы действий ИКАО, разработанные для отдельных Договаривающихся государств, служат основой для предоставления во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой помощи и рекомендаций таким государствам по устранению ими своих SSC и повышению уровня эффективного выполнения (EI) критических элементов,

принимая во внимание, что ИКАО располагает политикой в области регионального сотрудничества, которая в максимальной степени направлена на предоставление Договаривающимся государствам помощи, рекомендаций или других видов поддержки в области технических и политических аспектов деятельности международной гражданской авиации в ходе выполнения ими своих обязательств в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и стратегическими целями ИКАО, и, помимо прочего, обеспечивает региональное сотрудничество с помощью более тесного партнерства с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации,

признавая, что не все Договаривающиеся государства располагают необходимыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что создание субрегиональных и региональных органов по обеспечению безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта экономии на росте масштаба и более высокого уровня гармонизации в результате сотрудничества Договаривающихся государств в создании и поддержании функционирования общей системы контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая о том, что Договаривающиеся государства отвечают за внедрение Стандартов ИКАО и могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании определенных своих функций RSOO и что, когда это уместно, слово "государства" следует понимать как включающее RSOO,

отмечая признание в Приложении 19 RSOO и их роли в осуществлении от имени государств делегированных государственных функций по управлению безопасностью полетов,

признавая, что объем помощи, оказываемой Договаривающимся государствам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности при уделении первоочередного внимания государствам, имеющим SSC, будет значительно увеличен за счет координации усилий всех Договаривающихся государств, ИКАО и других сторон, заинтересованных в деятельности гражданской авиации,

признавая, что задача созданных региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) заключается в определении целей, приоритетов и показателей, а также в установлении поддающихся оценке целевых показателей для устранения в каждом регионе недостатков, связанных с безопасностью полетов, при обеспечении последовательности действий и координации усилий,

1. *порукает* Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов создать всеобъемлющую программу оказания помощи Договаривающимся государствам в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП-МНМ, уделяя первоочередное влияние разрешению SSC;

2. *порукает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и RASG, а также определение целей, приоритетов и показателей и установление поддающихся оценке целевых показателей для устранения SSC и связанных с безопасностью полетов недостатков;

3. *порукает* Совету продолжить партнерство с Договаривающимися государствами, отраслью и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов в целях координации и оказания содействия предоставлению финансовой и технической помощи государствам, субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG в целях повышения уровня безопасности полетов и укрепления возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов;

4. *порукает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG;

5. *порукает* Генеральному секретарю продолжать развивать координацию действий и сотрудничество между ИКАО, RASG, RSOO и другими организациями, осуществляющими связанную с обеспечением безопасности полетов деятельность, с тем чтобы сократить нагрузку на государства, вызванную повторяющимися проверками или инспекциями, и уменьшить дублирование мероприятий по мониторингу;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства уделять первостепенное внимание устранению вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства использовать программу разработки схем полетов, где таковая имеется, для реализации возможностей PBN;

8. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество, с тем чтобы содействовать достижению наивысшего уровня безопасности полетов;

9. *призывает* все Договаривающиеся государства и соответствующих партнеров по обеспечению безопасности полетов по мере возможности оказывать помощь запрашивающим ее государствам путем предоставления финансовых и технических ресурсов в целях незамедлительного разрешения выявленных SSC и обеспечения долгосрочной устойчивости государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

10. *рекомендует* Договаривающимся государствам налаживать партнерство с другими государствами, отраслью, финансовыми учреждениями и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов для усиления потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

11. *рекомендует* Договаривающимся государствам содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для участия в разработке решений общих проблем с целью наращивания возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии региональных органов по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO, или оказывать им ощутимую поддержку;

12. *просит* Генерального секретаря играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в разрешении SSC путем разработки планов действий ИКАО и/или предложений по конкретным проектам и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов;

13. *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи об общей реализации всеобъемлющей программы оказания помощи;

14. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А37-8.

Преимущества разработанного ИКАО онлайн-регистра сертификатов эксплуатантов (АОС)

30.6 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А38-WP/90 о преимуществах онлайн-регистра сертификатов эксплуатантов (АОС), который впервые был введен ИКАО в декабре 2012 года. Было отмечено, что, хотя участие в этом регистре потребует выделения соответствующих ресурсов, преимущества его использования государствами могут перевесить такие расходы. Комиссия отметила, что регистр АОС был разработан ИКАО в соответствии с предложением 36-й сессии Ассамблеи ИКАО и будет предоставлять государствам транспарентную информацию о действительности АОС и соблюдении требований государства эксплуатанта, а также будет упрощать процесс выдачи держателям выданных государствами АОС разрешений выполнять полеты в другие государства, обеспечивая централизованное хранение информации об эксплуатантах. Комиссия признала, что предоставление своевременных и точных данных, касающихся большого числа зарегистрированных в государствах эксплуатантов, будет представлять определенные проблемы на начальном этапе, и потребуются дополнительная работа для упрощения процесса ввода данных. Комиссия одобрила действия, предложенные в документе А38-WP/90, и поддержала документ А38-WP/126, представленный ИАТА.

30.7 Комиссия также рассмотрела представленный ИАТА документ А38-WP/125 Revision No. 1, в котором указывалось на возрастающий объем документации, которая требуется государствам для выдачи разрешений на выполнение полетов авиакомпаниями, зарегистрированными в других государствах. Комиссия признала, что несогласованные требования приводят к дополнительным значительным затратам и административной нагрузке. Комиссия согласилась с тем, что, как к этому призывала 36-я сессия Ассамблеи, государствам следует рекомендовать признавать действительными АОС и соответствующие эксплуатационные спецификации других государств, которые отвечают требованиям Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*".

Утверждение тренажерных устройств имитации полета

30.8 В документе А38-WP/142, представленном ИАТА, указывалось на необходимость создания государствами системы признания аттестации другими государствами тренажерных устройств имитации полета (FSTD) на основе инструктивного материала, содержащегося в опубликованном ИКАО документе Doc 9625 "*Руководство по критериям квалификационной*

оценки тренажерных устройств имитации полета", том I "Самолеты" (3-е издание) и том II "Вертолеты" (1-е издание). Комиссия отметила, что отсутствие признания аттестации FSTD государствами, где такие тренажеры эксплуатируются, приводит к увеличению затрат и административной нагрузке для полномочных органов гражданской авиации, значительным расходам для отрасли и ограничивает масштабы использования тренажеров. Комиссия также отметила, что помощь государствам в создании систем признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала Doc 9625 может быть предоставлена в рамках Международного консорциума по подготовке пилотов (IPTC), в который входят ИАТА, ИКАО, ИФАЛПА и Королевское авиационное общество.

30.9 В свете прошедшего обсуждения Комиссия представила для принятия Пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 30/2. Признание аттестации тренажерных устройств имитации полетов (FSTD)

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО опубликовала Doc 9625 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета", том I "Самолеты" (3-е издание) и том II "Вертолеты" (1-е издание), чтобы предоставить ведомствам других государств средство для признания без проведения повторных оценок квалификационных документов, выданных государством, которое проводило первоначальную и последующие оценки тренажерных устройств имитации полета (FSTD),

признавая, что, несмотря на согласованный на международном уровне механизм гармонизации, предусмотренный в Doc 9625, отсутствие признания аттестации FSTD приводит к многократным оценкам и высоким затратам для государств и отрасли,

признавая медленный прогресс во внедрении систем признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, содержащегося в Doc 9625,

- 1. настоятельно призывает Договаривающиеся государства создавать системы признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, изложенного в Doc 9625;*
- 2. поручает Совету и дальше оказывать поддержку Договаривающимся государствам в создании систем признания аттестации FSTD;*
- 3. настоятельно призывает Договаривающиеся государства оказывать друг другу содействие в создании систем признания аттестации FSTD.*

Совершенствование планирования подготовленности к решению вопросов здравоохранения применительно к авиации

30.10 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/35, представленный Советом, и документ A38-WP/229, представленный Доминиканской Республикой, и подчеркнула значительные преимущества для государств и свою поддержку дальнейшим работам ИКАО в рамках Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), а также призвала государства и международные организации оказывать CAPSCA финансовую и/или материальную помощь. Комиссия отметила сотрудничество ИКАО со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и другими партнерами при осуществлении данной программы работ.

Региональное сотрудничество при осуществлении государственных программ по безопасности полетов и расследовании авиационных происшествий и инцидентов

30.11 Комиссия рассмотрела документы A38-WP/196 и WP/323, представленные соответственно Аргентиной и Японией, и согласилась с тем, что государствам, обладающим опытом реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) следует делиться имеющейся у них информацией и сотрудничать в рамках RASG, RSOO, программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) или других региональных форумов в целях содействия реализации ГосПБП.

30.12 Документ A38-WP/339, представленный Колумбией, был посвящен интересам, потребностям и обоснованиям, касающимся создания в Южноамериканском регионе региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО) в целях минимизации существующих проблем, которые касаются независимости действий и расходов государств при проведении расследований.

30.13 Комиссия отметила, что создание РАИО сыграет важную роль в оказании помощи государствам с ограниченными людскими и финансовыми ресурсами в выполнении ими своих обязанностей, связанных с расследованием. Кроме того, такие РАИО будут обеспечивать для участвующих государств экономию, обусловленную масштабом работ, и помогать обеспечивать функциональную независимость расследований. Опубликованное ИКАО в марте 2011 года *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9946) содержит инструктивный материал для государств, касающийся создания и организации деятельности РАИО в регионе или субрегионе. В настоящее время имеется ряд инициативных предложений групп государств по созданию РАИО, и ИКАО, RASG и RSOO помогают государствам в реализации таких предложений.

30.14 Комиссия согласилась с необходимостью пересмотра и, если потребуется, изменения правовых рамок в государствах, имея в виду возможность создания соответствующих РАИО, призванных повысить уровень соблюдения SARPS ИКАО, оказывая при этом содействие осуществлению региональных совместных проектов, обеспечивающих последовательную техническую и финансовую поддержку деятельности РАИО.

30.15 Были рассмотрены также информационные документы, представленные Сальвадором (A38-WP/232) и Вьетнамом (A38-WP/343).

Пункт 31 повестки дня. Безопасность полетов. Возникающие вопросы.

31.1 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/65, представленный Советом, в котором дается обзор подготовленных ИКАО публикаций с информацией о состоянии безопасности полетов. Начиная с 2011 года, ИКАО ежегодно публикует доклады о тенденциях и вопросах, связанных с задачами глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Эти публикации поддерживают проактивный подход к обеспечению безопасности полетов в форме периодического представления данных о соответствующих показателях и тенденциях. В результате ИКАО определила три категории авиационных происшествий высокого риска: потеря управления в полете, столкновение исправных воздушных судов с землей (CFIT) и авиационные происшествия, связанные с безопасностью операции на ВПП. Ожидается, что,

начиная с 2014 года, все региональные группы по безопасности полетов (RASG) будут готовить ежегодные доклады, содержащие краткое описание тенденций и деятельности по обеспечению безопасности полетов в каждом регионе.

31.2 Комиссия отметила, что подготавливаемые ИКАО публикации о безопасности полетов, такие как Глобальный план безопасности полетов (ГПБП), Доклад ИКАО о безопасности полетов и состояние безопасности полетов в мире, оказывают помощь в определении приоритетов на каждый трехлетний период. Комиссия также согласилась с тем, что Совету следует призвать государства-члены предоставлять группам RASG (через государства или региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)) информацию и ресурсы, необходимые для выпуска региональных докладов о безопасности полетов, что позволит повысить ценность глобальных анализов.

31.3 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/36, представленный Советом, в котором содержится информация о ходе разработки альтернатив галогенизированным углеводородам (галонам), используемых в системах пожаротушения гражданских воздушных судов. Документ содержит резолюцию Ассамблеи, которой предлагается заменить резолюцию A37-9 "Замена галонов", касающуюся дальнейшей разработки приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем в гражданской авиации. Эта резолюция также предлагает государствам определить и контролировать свои запасы галонов и качество галонов, а также регулярно информировать ИКАО о своих запасах галонов.

31.4 Документ A38-WP/140, представленный Соединенными Штатами Америки, поддерживает проект резолюции, содержащийся в документе A38-WP/36, и информирует Комиссию о создании авиационного комитета по разработке правил (ARC), занимающийся вопросом замены галонов.

31.5 В документе A38-WP/238, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), подчеркивается важность дальнейшей разработки и установления реалистических контрольных сроков для приемлемых веществ в замену галонов, используемых в системах пожаротушения грузовых отсеков. ИККАИА согласился взять на себя функцию координатора совместного подхода с участием всех заинтересованных сторон в разработке отраслевой рекомендации по временным рамкам замены галонов в грузовых отсеках, с тем чтобы Совет смог доложить об этом на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году, как предлагается в проекте резолюции в документе A38-WP/36, измененном документом A38-WP/238.

31.6 В свете прошедшего обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 31/1. Замена галонов

Ассамблея,

признавая важное значение систем пожаротушения воздушных судов для обеспечения безопасности полетов,

признавая, что галогенизированные углеводороды (галоны) являются основным огнегасящим составом, используемым в системах пожаротушения гражданских воздушных судов в течение более 50 лет,

принимая во внимание, что в соответствии с международной договоренностью галоны более не производятся, потому что их выброс способствует истощению озонового слоя и изменению климата,

признавая, что необходимо сделать больше, поскольку существующие запасы галонов сокращаются и являются неопределенными, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонам для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,

признавая, что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает стандартные минимальные характеристики для каждого вида применения галонов,

признавая, что существуют жесткие авиационные требования по каждому виду применения галонов, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет применить заменители,

признавая, что в авиастроительной отрасли созданы механизмы привлечения заинтересованных сторон к разработке общих решений проблемы замены галонов в системах пожаротушения двигателей/вспомогательных силовых установок (ВСУ) и установлению реалистических временных рамок для такой замены в системах пожаротушения грузовых отсеков,

признавая, что производство галонов запрещено на основании международной договоренности и что теперь галоны получают исключительно за счет восстановления, регенерации и переработки имеющихся запасов, вследствие чего переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок отрасли гражданской авиации загрязненных галонов,

признавая, что любая стратегия должна зависеть от заменителей, не создающих неприемлемого риска для окружающей среды или здоровья людей в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *настоятельно призывает* государства и их авиационную отрасль ускорить разработку и внедрение приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем и систем пожаротушения в грузовых отсеках и в двигателях/вспомогательных силовых установках и продолжить работу по совершенствованию альтернатив галонам для портативных огнетушителей;

2. *настоятельно призывает* государства определять и контролировать запасы и качество галонов;

3. *поощряет* дальнейшее сотрудничество ИКАО с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожара и секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу об альтернативах галонах для гражданской авиации;

4. *поощряет* сотрудничество государств с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;

5. *настоятельно призывает* государства информировать ИКАО о своих запасах галонов и поручает Генеральному секретарю представить доклад о результатах Совету;

6. *поручает* Совету доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи о сроках замены галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках;

7. *заявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию А37-9.

31.7 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/37, представленный Советом, который посвящен статусу выполнения требований в отношении владения английским языком. Учитывая принятие стандартов в марте 2003 года, а также последовательные усилия государств и достигнутый значительный прогресс в деле внедрения требований в отношении владения английским языком, Комиссия согласилась призвать государства использовать разработанный ИКАО инструментарий для выполнения требований в отношении владения языком, и согласилась, что положение о гибком подходе к государствам, не обеспечившим соблюдение положений к 5 марта 2011 года, не является более необходимым.

31.8 В свете прошедшего обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 31/2. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи

Ассамблея,

принимая во внимание, что для предотвращения авиационных происшествий ИКАО ввела положения о владении языком для обеспечения того, чтобы персонал служб управления воздушным движением и пилоты умели вести и понимали радиотелефонные переговоры на английском языке, включая требования о том, что обслуживание на английском языке обеспечивается по запросу всеми наземными станциями, обслуживающими назначенные аэропорты и маршруты, используемые при международном воздушном сообщении,

признавая, что положения о владении языком подкрепляют требование использовать стандартизованную фразеологию ИКАО во всех предусмотренных для этого случаях,

признавая, что Договаривающиеся государства предприняли значительные усилия по выполнению требований к владению языком,

признавая, что некоторые Договаривающиеся государства сталкиваются со значительными трудностями в обеспечении внедрения требований к владению языком, включая создание организационных структур по языковой подготовке и аттестации,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое Договаривающееся государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур, обязано незамедлительно уведомить об этом ИКАО,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 39 b) Конвенции в свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 40 Конвенции ни один член персонала, имеющий удостоверение или свидетельство с указанными отметками, не участвует в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых он прибывает,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *порукает* Совету продолжать оказывать поддержку Договаривающимся государствам во внедрении ими требований к владению языком;

3. *поощряет* использование Договаривающимися государствами созданной ИКАО службы тестирования по авиационному английскому языку (AELTS) для проверки средств тестирования языковых знаний;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства использовать учебное пособие ИКАО "Требования ИКАО в отношении владения языком. Аттестованные речевые образцы";

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства оказывать друг другу помощь в реализации требований к владению языком;

6. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А37-10.

31.9 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/69, представленный Исламской Республикой Иран и содержащий информацию о недавних инцидентах, в ходе которых бортовые системы ACAS II (TCAS II) выдали ложную рекомендацию по разрешению угрозы столкновения из-за передачи неправильной информации об абсолютной высоте другими воздушными судами, а также о важности этой проблемы, поскольку системы предотвращения столкновений должны выступать в качестве надежного средства обеспечения безопасности. В документе рекомендуется разработать эксплуатационные рекомендации по решению данной проблемы, и Техническая комиссия согласилась с этим мнением.

31.10 Комиссия рассмотрела документы А38-WP/263 и А38-WP/264 с исправлением № 1, представленные Турцией и посвященные совершенствованию систем мониторинга и анализа полетных данных и их возможному использованию для обоснования биоматематических моделей утомляемости. Документ предлагает государствам-членам рассмотреть возможность выдачи свидетельств персоналу, занимающемуся анализом полетных данных для повышения качества аналитической работы. Комиссия приняла к сведению представленный документ и информацию о том, что недавно выпущенный документ "*Руководство по программе анализа полетных данных (ПАПД)*" (Doc 10000) рассматривает требование о создании программы анализа полетных данных, включая аспекты обеспечения качества и подготовки персонала.

31.11 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/99, представленный Соединенными Штатами Америки по вопросу об удерживающих системах безопасности для детей. Документ предлагает ввести рекомендуемую практику, способствующую тому, чтобы авиаперевозчики использовали на самолетах удерживающие системы безопасности для детей, соответствующие размеру и весу каждого ребенка. Также предлагается подготовить рекомендации и инструктивный материал об использовании различных типов устройств и будущих исследованиях и конструкторских работах в этой области. Документ А38-WP/287, представленный МФТ, также

посвящен удерживающим системам безопасности для детей. В нем рекомендуется разработать рекомендации в отношении нормативного регулирования использования систем безопасности для детей и отказаться от исключений для грудных младенцев, которых в настоящее время взрослый пассажир может перевозить на руках. Также предлагается выработать рекомендации относительно идентификации и использования таких устройств.

31.12 В результате состоявшейся дискуссии Комиссия согласилась с необходимостью выработки согласованных положений относительно удерживающих систем безопасности для детей и решила просить Совет выработать соответствующие положения по данному вопросу.

31.13 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A38-WP/145, посвященный тестированию после авиационного происшествия членов летного экипажа на употребление психоактивных веществ. В документе отмечается, что, хотя тестирование после происшествия предусмотрено в Рекомендуемой практике ИКАО, отсутствие общего подхода к тестированию после происшествия может не позволить некоторым государствам надлежащим образом определить наличие психоактивных веществ или нарушение работоспособности вследствие их употребления.

31.14 Документ предлагает ИКАО рассмотреть существующие SARPS и инструктивные материалы на предмет определения того, требуется ли специальный стандарт, обеспечивающий оперативное проведение после авиационного происшествия тестирования любого члена летного экипажа на связанное с риском употребление психоактивных веществ, и представить доклад по данному вопросу 39-й сессии Ассамблеи.

31.15 Комиссия признала, что вопрос о тестировании после происшествия на употребление психоактивных веществ имеет весьма деликатный характер и затрагивает национальное законодательство и область доступа к частной информации. Тем не менее Комиссия согласилась с тем, что Совету следует более детально рассмотреть данное предложение с учетом высказанных мнений.

31.16 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/220, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла, в котором предлагается, чтобы ИКАО проводила специализированные совещания AIG каждые пять лет с основной целью обеспечения эффективной координации региональных и глобальных мероприятий в области расследования авиационных происшествий. Комиссия отметила, что несколько действующих руководств ИКАО помогают государствам в решении многих проблем, поставленных в документе A38-WP/220 *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9756), *Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры* (Дос 9962) и *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Дос 9946). Кроме того, на регулярной основе совместно с государствами и в координации с региональными бюро ИКАО проводятся практикумы по тематике AIG.

31.17 Признавая важность моментов, затронутых в документе A38-WP/220, Комиссия, тем не менее, отметила, что проведение специализированных совещаний требует привлечения значительных ресурсов, и они планируются в тех случаях, когда требуется принять значительное число SARPS и когда "задача содержит значительное число вопросов общемирового масштаба, которые ограничиваются только одной или несколькими конкретными областями аэронавигации", как установлено в документе *"Директивы специализированным аэронавигационным совещаниям и правила процедуры для их проведения"* (Дос 8143). Вместе с тем было также отмечено и согласовано, что было бы полезным проводить дополнительные совещания по тематике AIG,

аналогичные международным форумам по расследованию авиационных происшествий, проведенным Сингапуром в 2010 и 2013 гг. Такие совещания позволят обмениваться опытом и передовой практикой проведения расследований.

31.18 Учитывая должным образом вышеизложенное и принимая во внимание финансовые последствия проведения периодических специализированных совещаний AIG, Комиссия согласилась с тем, что данный вопрос требует дальнейшего рассмотрения и должен быть передан Совету для изучения.

31.19 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/72, представленный Литвой от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем. Комиссию информировали о многочисленных трудностях, с которыми сталкиваются полномочные органы по расследованию в ходе проведения масштабных расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов с крупными воздушными судами и которые, по мнению авторов, главным образом вызваны неправильным применением некоторыми государствами определенных положений Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*. Это оказывает негативное влияние на качество расследований, что, в свою очередь, отрицательно сказывается на безопасности полетов. Комиссия отметила, что из-за ограниченных ресурсов и/или различия приоритетов в некоторых государствах могут не проводиться надлежащие расследования серьезных инцидентов.

31.20 В документе предлагается ряд мер по повышению качества расследований. Вопросы "защиты информации о безопасности полетов" были исключены, поскольку они относятся к компетенции Целевой группы ИКАО по защите информации о безопасности полетов.

31.21 Комиссия согласилась с целью рекомендаций в документе A38-WP/72, отметив, что многие из этих вопросов либо уже учтены в Приложении 13, либо разрабатываются в настоящее время. Тем не менее, участники признали, что затруднения в проведении некоторых расследований могут проистекать из ненадлежащего выполнения соответствующих положений Приложения 13 в некоторых государствах, и надлежащим форумом для рассмотрения таких недостатков являются проверки по линии ИКАО в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ).

31.22 По вопросу о выработке рекомендаций относительно протоколов или соглашений между органами по расследованию авиационных происшествий и судебными органами Комиссия согласилась с тем, что Совету следует рассмотреть данное предложение в контексте наличия финансовых средств. Комиссия также согласилась с тем, что Совету следует рассмотреть возможность повышения статуса рекомендации 5.4.3 Приложения 13 до уровня Стандарта, что поможет полномочным органам государств по расследованию авиационных происшествий получать неограниченный доступ ко всем доказательным материалам во время расследований.

31.23 Комиссия согласилась с тем, что в тех случаях, когда государство места события принимает решение не проводить расследование серьезного инцидента, полномочия на проведение расследования следует передавать по взаимному согласию и договоренности другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО). Государства, имеющие особую заинтересованность в расследовании, включают государство эксплуатанта и государство-изготовитель. Комиссия отметила, что, несмотря на возможность такого делегирования, государства, тем не менее, должны выполнять свои суверенные обязанности по расследованию в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации.

31.24 Комиссия далее согласилась с тем, что Совету следует призвать государства обеспечивать функциональную независимость своих полномочных органов по расследованию авиационных происшествий от любого ведомства, интересы которого могут вступить в противоречие с его собственными или повлиять на объективность выполнения этим полномочным органом своих обязанностей, и разработать механизмы сотрудничества между своими полномочными органами по расследованию авиационных происшествий, носящие двусторонний или региональный характер, включая поддержку распространения окончательных отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов, а также их публикации в электронном формате на английском языке.

31.25 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/285, представленный государствами – членами Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS), в котором предлагается разработать международные стандарты по подготовке пилотов по вопросу аэродинамических особенностей полета на больших высотах и отработке навыков управления воздушным судном на больших высотах для включения в Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* и часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"*, часть II *"Международная авиация общего назначения. Самолеты"* и часть III *"Международные полеты. Вертолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, и включить требования относительно отработки навыков управления воздушным судном на случай потери показаний воздушной скорости в полете в Приложение 1 и части I, II и III Приложения 6.

31.26 Комиссия отметила, что в положениях относительно отработки действий по предотвращению потери и восстановлению пространственного положения воздушного судна (UPRT), которое предлагается включить в Приложение 1, часть I Приложения 6 и *Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала* (PANS-TRG, Doc 9868), и связанный с ними инструктивный материал, уже рассматриваются аспекты подготовки на случай возникновения нештатных ситуаций, включая сваливание на больших высотах и отказ систем/приборов (включая потерю показаний воздушной скорости).

31.27 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/189, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), в котором говорится о необходимости уменьшения числа происшествий, связанных с потерей управляемости в полете (LOC-I), путем индикации угла атаки (АОА), с тем чтобы помочь пилоту распознать приближение к режиму сваливания и вывести самолет из него. В документе предлагается разработать положения, касающиеся установки индикаторов АОА, и включить материалы по их надлежащему использованию в программы подготовки пилотов. Комиссия поддержала предложение по разработке инструктивного материала по вопросам отработки действий по предотвращению потери и восстановлению пространственного положения, содержащееся в документах А38-WP/38, А38-WP/285 и А38-WP/189. Комиссия отметила важность рекомендации об оснащении коммерческих воздушных судов индикаторами угла сваливания, как это предлагается в документе А38-WP/189. Комиссия согласилась с тем, что это предложение нуждается в более детальном обсуждении и отметила, что такое обсуждение будет продолжено на предстоящем симпозиуме ИКАО по потере управляемости в полете (Монреаль, май 2014 года).

31.28 Комиссия рассмотрела дополнительные риски и высокую стоимость внедрения программ отработки действий по управлению воздушным судном в случае перехода в режим сваливания на больших высотах и потери индикации воздушной скорости в полете для эксплуатантов, деятельность которых регулируется частями II и III Приложения 6. Комиссия решила, что этот вопрос следует передать Совету для дополнительного изучения.

31.29 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/354, представленный Латиноамериканской комиссией гражданской авиации и содержащий информацию о технических достижениях, позволяющих использовать модифицированное оборудование на базе смартфона с функцией записи полетных данных на основе данных глобальной системы определения местоположения (GPS) о местоположении и скорости и рядом других функций. Это оборудование и услуги по анализу полетных данных предоставляются за умеренную цену и позволяют обнаруживать такие события, как грубые посадки и нарушения воздушного пространства.

31.30 Комиссию информировали о том, что в ходе консультаций с Группой экспертов по бортовым самописцам относительно использования таких малозатратных средств получения и мониторинга полетных данных были высказаны сомнения относительно степени готовности таких технических средств, которые не сертифицированы для авиационного применения и не являются ударостойкими. Кроме того, существуют аспекты защиты информации о безопасности полетов, касающиеся ненадлежащего использования такой информации о безопасности полетов.

31.31 Комиссия приняла к сведению эту информацию и высказала мнение о том, что требуется определенное время, прежде чем данный вопрос будет готов для рассмотрения государствами.

31.32 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/122 с исправлениями № 1 и 2, представленный МАК, в котором Совету ИКАО предлагается разработать базу критериев сертификации аэродромов. Большинство государств поддержали данное предложение. Одно государство отметило, что нынешние положения ИКАО достаточно полно излагают критерии сертификации аэродромов, и поэтому при разработке новых критериев важно обеспечить, чтобы они были достаточно гибкими и не отразились негативно на возможностях государств и организаций, а также органов надзора за деятельностью аэропортовых ведомств. В этой связи Комиссию информировали о том, что ИКАО планирует разработать имплементационный набор (iKit), который будет содержать подробную информацию, рекомендации и учебные материалы по данному вопросу. Были высказаны поддержка и предложения принять участие в подготовке iKit.

31.33 По результатам дискуссии Комиссия согласилась с тем, что Совету следует приступить к более детальному изучению этого вопроса.

31.34 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/245 Revision No. 1, представленный Международной федерацией транспортников (МФТ) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) с рекомендациями относительно обучения и подготовки работников авиакомпаний в области распознавания и реагирования в случае появления дыма в бортовой системе подачи воздуха. Документ предлагает Ассамблее принять к сведению последствия попадания паров масла в систему подачи воздуха воздушного судна для безопасности полетов. Документ также предлагает Совету разработать инструктивный материал относительно повышения уровня подготовки и обучения членов летного экипажа, кабинного экипажа и техников по обслуживанию по вопросам, связанным с появлением дыма и паров. МФТ и ИФАЛПА предложили предоставить людские ресурсы для выполнения этой работы. Комиссия согласилась с намерением документа WP/245. В отношении вопроса о разработке инструктивного материала Комиссия согласилась с тем, что Совету следует рассмотреть данное предложение.

31.35 Информационные документы были представлены Соединенными Штатами Америки (A38-WP/144), ASECNA (A38-WP/261) и МАК (A38-WP/123).

Пункт 32 повестки дня. Аэронавигация. Политика

32.1 Комиссия признала необходимость одобрить Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) и блочную модернизацию авиационной системы (ASBU) в качестве его неотъемлемой части и рассмотреть предложения об усилении ГАНП посредством более полной реализации предусмотренных резолюцией А37-15 возможностей использования результатов работы других организаций; четкого определения статуса справочных материалов и онлайн-ресурсов ГАНП; согласования официального процесса поддержания актуальности ГАНП; разработки дорожной карты стандартизации; принятия положения о пересмотре приоритетов и регулярном обмене информацией с государствами и международными организациями, осуществляющими реализацию широкомасштабных планов развития организации воздушного движения (ОрВД). Эти и другие предложения рассматриваются в ряде рабочих документов.

32.2 В документе А38-WP/39, представленном Советом, А38-WP/81, представленном Литвой от имени Европейского союза (ЕС), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем и внесенном на рассмотрение Португалией, и А38-WP/135, представленном Соединенными Штатами Америки, прямо предлагается одобрить ГАНП в качестве документа, определяющего стратегические направления деятельности в области глобальной аэронавигации; в других документах эта поддержка выражается косвенно посредством внесения предложений о путях достижения целей, предусмотренных ГАНП, с одновременным поддержанием их актуальности.

32.3 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/79, представленный Литвой от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, и приняла к сведению информацию о проблемах, связанных с реализацией ГАНП, рекомендовав ИКАО оптимизировать рабочие механизмы с целью приоритизации своей деятельности для оказания максимальной поддержки реализации ГАНП. В документе также приводится перечень предлагаемых приоритетов. К числу рекомендуемых методов оптимизации рабочих механизмов относится максимально возможное привлечение специалистов отрасли и других заинтересованных групп, особенно групп из регионов, в соответствии с положениями резолюции А37-15 Ассамблеи. Были предложены различные средства достижения этой цели, включая создание небольших междисциплинарных групп для разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) высокого уровня на основе приоритетов, устанавливаемых тем или иным форумом по стандартизации.

32.4 Комиссия обсудила документ А38-WP/81, представленный Литвой от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором ИКАО предлагается разработать дорожную карту стандартизации, в рамках которой рассматривались бы также потребности, связанные с реализацией блоков 2 и 3 ASBU, для включения этой информации в следующее издание ГАНП; задействовать процесс поддержания актуальности ГАНП, описание которого приводится в добавлении 1 (к ГАНП); разработать онлайн-кадастр стандартов, на которые опирается ГАНП, с указанием их официального статуса, и включить в него процесс обновления содержащихся в ГАНП описаний модулей.

32.5 Рассмотрев документ А38-WP/135, представленный Соединенными Штатами Америки, Комиссия высказала мнение о том, что для своевременного получения выгод от реализации ASBU необходимо приоритизировать разработку критически важных стандартов, и предложила набор рекомендуемых приоритетов. В этом документе ИКАО также рекомендуется сотрудничать с региональными бюро ИКАО и государствами-членами в целях реализации модулей ASBU, наиболее подходящих для каждого региона.

32.6 В документе А38-WP/194, представленном Китаем, ИКАО предлагается поддержать план создания бесшовной системы ОрВД в регионе Азии/Тихого океана; предоставить инструктивные указания и оказать помощь региону Азии/Тихого океана, особенно развивающимся странам, в области реализации ASBU; и приступить к разработке требований к автоматизации систем ОрВД, уже предусмотренных планом создания бесшовной системы ОрВД в регионе Азии/Тихого океана.

32.7 Комиссия обсудила документ А38-WP/274, представленный Японией, в котором описывается программа модернизации ОрВД в Японии, известная как совместные действия с целью обновления авиатранспортных систем (CARATS) и скоординированная с ГАНП. В этом документе разъясняется подход Японии к CARATS, включающий координацию и сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами. В нем указывается также, что успех будет зависеть от реализации механизмов определения затрат и выгод по каждому из элементов того или иного модуля ASBU и согласования этих механизмов с соответствующими заинтересованными сторонами. С целью эффективной реализации данного процесса А38-WP/274 призывает ИКАО предоставлять больше информации об элементах, входящих в каждый модуль ASBU, о методе определения затрат и выгод по каждому из элементов, а также о способе отслеживания хода их внедрения.

32.8 Комиссия отметила, что большинство поступивших рабочих предложений уже находятся в процессе рассмотрения, однако в качестве срочного вопроса была признана необходимость в дорожной карте по стандартизации как основе программы работы ИКАО. Некоторые из упомянутых выше предложений будут переданы Совету ИКАО для дальнейшего рассмотрения в процессе обновления в будущем ГАНП/ASBU.

32.9 Документ А38-WP/218 был представлен Российской Федерацией. В этом документе, поддержанном Комиссией, говорится о необходимости согласования принципов построения общесистемного управления информацией (SWIM), стандартизации и гармонизированного внедрения SWIM на глобальном уровне. Комиссию проинформировали о том, что в рамках ИКАО уже обсуждается вопрос о создании группы экспертов по SWIM, которой может быть поручено выполнение этой работы. Соответственно, Комиссия согласилась передать содержащуюся в документе А38-WP/218 рекомендацию Совету для дальнейшего рассмотрения.

32.10 Комиссия обсудила и поддержала документ А38-WP/278, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), и А38-WP/283, представленный Российской Федерацией. В обоих документах предлагается провести разработку и стандартизацию системы обеспечения вихревой безопасности (WVSS), причем разъясняются достоинства и основные компоненты подобных систем. Об этом вопросе говорится также в рекомендации 2/4 AN-Conf/12. Кроме того, в документе А38-WP/283 в блок 1 предлагается включить новый модуль ASBU; как отметила Комиссия, этот вопрос следует рассмотреть в контексте подготовки следующего издания ГАНП. Комиссия согласилась передать предложение о WVSS Совету, заметив, что любое решение о разработке SARPS по WVSS может быть принято лишь после проведения оценки экономических, технических и эксплуатационных последствий.

32.11 Рассмотрев документ А38-WP/310, представленный Международным советом аэропортов (МСА) и посвященный навигации, основанной на характеристиках (PBN), в связи с участием аэропортов в планировании маршрутов PBN, Комиссия поддержала рекомендацию в п. 2.6 и соответствующую резолюцию Генеральной ассамблеи МСА, приводящуюся в добавлении к этому документу. ИКАО примет во внимание вопросы, связанные с консультационным участием аэропортов в планировании PBN.

Пункт 33 повестки дня. Аэронавигация. Стандартизация

33.1 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/311, представленный Российской Федерацией, который посвящен использованию многочисленных созвездий глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) для целей аэронавигации. В документе предлагается, чтобы ИКАО разработала концепцию использования многочисленных спутниковых созвездий GNSS и политику для ее реализации. Комиссию информировали о том, что соответствующая техническая группа ИКАО уже работает над вопросами внедрения навигации воздушных судов с использованием многочисленных созвездий GNSS.

33.2 Комиссия обсудила документ A38-WP/127 Revised, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта, в котором рассматривается вопрос о предписаниях на оснащение или использование конкретных созвездий GNSS или систем функционального дополнения. Документ призывает государства воздерживаться от выдачи предписаний на использование конкретных элементов GNSS авиакомпаниям, для которых эти государства не являются государствами эксплуатанта, и разрешать авиакомпаниям использовать любые доступные элементы GNSS при условии соблюдения соответствующих требований к навигационным характеристикам.

33.3 Комиссия признала, что выводы, сделанные на Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12) относительно использования многочисленных созвездий GNSS и нашедшие отражение в рекомендации 6/6 Конференции, применимы к вопросам, поставленным в документах A38-WP/127 Revised и A38-WP/311, и соответствуют основной направленности обоих документов.

33.4 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/208, представленный Российской Федерацией, в котором рассматриваются некоторые аспекты внедрения GNSS. В частности, в документе предлагается ИКАО разработать дополнительный методический материал для оказания государствам помощи в оценке точности, целостности, непрерывности и готовности обслуживания GNSS, а также рассмотреть возможность повышения статуса существующих требований Приложения 10 "Авиационная электросвязь" к средствам регистрации и мониторинга данных GNSS, являющихся в настоящее время рекомендуемой практикой, до уровня Стандарта. Комиссия согласилась с тем, что этот вопрос требует дополнительного изучения и что его следует передать Совету для более детального рассмотрения.

33.5 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/266, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором рассматриваются планы внедрения системы обмена данными между органами ОВД в регионе MID. Вопросы, затрагиваемые в этом документе, должны учитывать потребности обмена данными между органами ОВД как на среднесрочную, так и на долгосрочную перспективу. Комиссия согласилась с тем, что данный вопрос следует передать Совету для дальнейшего изучения.

33.6 Информационные документы были представлены Китаем (A38-WP/193) и Российской Федерацией (A38-WP/207 с исправлением № 1).

33.7 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/336, представленный Международным советом аэропортов (МСА), который призывает разработать систему совместного принятия решений в аэропорту (A-CDM) в целях повышения эффективности работы, и предлагает Ассамблее поддержать рекомендацию 2/1 f) AN-Conf/12 и резолюцию 1 Генеральной ассамблеи

МСА (июнь 2013 года). В документе содержится призыв к государствам о совместной поддержке А-СДМ со стороны ИКАО, МСА, Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и ИАТА, а также о проведении совместных мероприятий по внедрению и испытаниям. Комиссия согласилась с тем, что этот вопрос следует передать Совету для дальнейшего изучения.

Пункт 34 повестки дня. Аэронавигация. Мониторинг и анализ

34.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А38-WP/87, посвященный вопросу измерения, мониторинга показателей аэронавигационной деятельности и представления соответствующих данных. В этом документе рассматриваются способы и средства представления докладов о ходе регионального внедрения с помощью запланированной онлайн-системы, называемой "региональное табло показателей деятельности", которая также будет обеспечивать выпуск ежегодного Глобального отчета по аэронавигации.

34.2 Документ А38-WP/87 нашел широкую поддержку. В отношении инструментов мониторинга и анализа ряд государств подчеркнули, что должна быть оставлена возможность использования ими своих собственных инструментов, если они отвечают требованиям ИКАО. Комиссия согласилась, что это следует предусмотреть в *Проекте резолюции, заменяющей резолюцию А37-4 и включающей и заменяющей резолюцию А37-12*, добавление В "Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)" (добавление В к документу А38-WP/39), пятое положение постановляющей части.

Резолюция 34/1. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО стремится достичь цели безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации за счет сотрудничества с государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

принимая во внимание, что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели, включая цели для безопасности полетов, пропускной способности и эффективности,

признавая важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

признавая важность эффективной реализации основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив,

признавая, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами под руководством ИКАО,

отмечая, что Совет 30 июля 2013 года утвердил первое издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), а 29 мая 2013 года четвертое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП).

1. *одобряет* первое издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и четвертое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности, соответственно, в области безопасности полетов и аэронавигации;

2. *постановляет*, чтобы ИКАО осуществляла и постоянно обновляла Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации;

3. *постановляет*, что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами;

4. *постановляет*, что эти глобальные планы обеспечивают основу, на которой будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения, тем самым обеспечивая гармонизацию и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации;

5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать сбалансированные решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения таких внутренних и/или внешних ресурсов, как региональные и субрегиональные организации и специалистов из других государств;

6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), применяя при этом цели ГПБП и ГАНП, а также процесс регионального планирования ИКАО;

7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, избегая при этом дублирования работ;

8. *призывает* государства и *предлагает* другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах глобальных планов;

9. *порукает* Совету представлять доклад о реализации и эволюции глобальных планов на будущих очередных сессиях Ассамблеи;

10. *порукает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП;

11. *заявляет*, что данная резолюция Ассамблеи заменяет резолюцию А37-4 Ассамблеи, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и резолюцию Ассамблеи А37-12, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения устойчивого развития.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении безопасности полетов и связанном с этим снижении количества авиационных происшествий с человеческими жертвами в системе международной гражданской авиации,

признавая, что обеспечение безопасности полетов является совместной обязанностью ИКАО, государств-членов и других заинтересованных сторон,

признавая, что в рамках партнерства государств с отраслевыми организациями могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

признавая, что Конференция высокого уровня по безопасности полетов (2010) подтвердила необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов ИКАО в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,

отмечая, что предполагаемое увеличение объема перевозок международной гражданской авиации приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если не будет уменьшена частота авиационных происшествий,

признавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством обеспечения доступа к соответствующей связанной с безопасностью полетов информации,

признавая, что проактивный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по разработке стратегии в целях установления приоритетов, целевых задач и индикаторов для управления рисками безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения безопасности полетов авиации,

признавая, что ИКАО создала региональные группы по безопасности полетов с учетом потребностей различных регионов, используя для этой цели уже существующие структуры и формы сотрудничества,

отмечая намерение использовать в ГПБП принципы управления безопасностью полетов для повышения безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

отмечая намерение оказывать помощь государствам-членам по внедрению принципов управления безопасностью полетов и снижению рисков в выявленных эксплуатационных проблемных областях,

1. *подчеркивает* необходимость постоянного повышения безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении воздушных перевозок во всех регионах мира, в частности, в государствах, где показатели безопасности полетов значительно хуже, чем средний мировой показатель;

2. *подчеркивает*, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, уровень развития систем контроля за обеспечением безопасности полетов которых находятся не на приемлемом уровне и у которых имеется политическая воля улучшить функции контроля за обеспечением безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* государства-члены поддержать цели ГПБП посредством осуществления инициатив в области безопасности полетов, изложенных в настоящем документе;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над установлением приоритетов, целевых задач и индикаторов, согласованных с целями ГПБП для снижения количества и частоты авиационных происшествий;

5. *настоятельно призывает* государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и убеждаться в том, что за деятельностью каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности;

6. *настоятельно призывает* ИКАО завершить к концу 2014 года разработку дорожных карт безопасности полетов в поддержку ГАНП с тем, чтобы оказать помощь в деле снижения рисков в выявленных эксплуатационных проблемных областях.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

Ассамблея,

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

приняв резолюцию А37-15, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах ИКАО, касающихся непосредственно аэронавигации,

признавая важность ГАНП как эксплуатационной стратегии и части комплекса мер по защите окружающей среды,

признавая, что многие государства разрабатывают свои планы модернизации аэронавигационных систем с учетом оборудования следующего поколения,

1. *порукает* Совету использовать предусмотренные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) рекомендации для разработки и приоритизации технической программы работы ИКАО в области аэронавигации;

2. *настоятельно призывает* Совет предоставить государствам дорожную карту стандартизации, на которую указывается в ГАНП в качестве основы программы работы ИКАО;

3. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать предусмотренные в ГАНП рекомендации в рамках деятельности по планированию и осуществлению проектов, которые устанавливают приоритеты, целевые задачи и индикаторы в соответствии с согласованными на глобальном уровне целями, учитывая эксплуатационные потребности;

4. *призывает государства* придерживаться принципов ГАНП как эффективной эксплуатационной меры по защите окружающей среды;

5. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль своевременно представлять ИКАО и друг другу информацию о статусе реализации ГАНП, включая уроки, полученные в ходе выполнения его положений;

6. *предлагает* PIRG использовать стандартные средства ИКАО или соответствующие региональные средства для целей мониторинга и проводимого совместно с ИКАО анализа статуса внедрения аэронавигационных систем;

7. *порукает* Совету опубликовать результаты данного анализа на региональных табло показателей деятельности и в годовом глобальном аэронавигационном докладе, включая, как минимум, ключевые приоритеты внедрения и преимущества для окружающей среды, полученные при использовании признанных CAEP методов;

8. *настоятельно призывает* государства, разрабатывающие планы модернизации своих аэронавигационных систем с учетом оборудования нового поколения, согласовывать свои планы с ИКАО так, чтобы обеспечить глобальную совместимость и гармонизацию.

34.3 Информационный документ был представлен Вьетнамом (A38-WP/347).

34.4 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A38-WP/89, посвященный политике ИКАО по вопросам радиочастот. В документе упоминается о нормативных рамках, связанных с международными договоренностями по вопросу распределения и использования радиочастотного спектра, которые оговорены в Регламенте радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ) и особо затрагивается процесс обновления таких договоренностей на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР), следующая из которых состоится в 2015 году. В документе вновь подтверждается, что государства-члены должны поддержать позицию ИКАО по вопросам радиочастот, которая изложена в резолюции Ассамблеи A36-25, и делать это в соответствии с рекомендацией 1/12 Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12).

34.5 В свете проведенного обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 34/2. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО принимает Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области авиационных систем связи и радионавигационных средств,

принимая во внимание, что Международный союз электросвязи (МСЭ) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, регулирующим использование радиочастотного спектра,

принимая во внимание, что утвержденная Советом позиция ИКАО на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) МСЭ является результатом согласования потребностей международной авиации в радиочастотном спектре,

принимая во внимание, что для обеспечения своевременного наличия и соответствующей защиты адекватного спектра частот авиации необходима комплексная стратегия действий в области частотного спектра,

принимая во внимание, что для поддержания безопасности и эксплуатационной эффективности существующих и будущих эксплуатационных систем и обеспечения перехода от существующих технологий к будущим, необходимо создать условия для устойчивого роста и развития технологий,

признавая, что разработка и внедрение систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и безопасность полетов международной гражданской авиации могут оказаться под серьезной угрозой, если потребности в соответствующих распределениях авиационного частотного спектра для целей обеспечения безопасности полетов не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться защита этих распределений,

признавая, что для обеспечения эффективного использования спектра, распределенного авиации, необходимо эффективное распределение частот и использование передовой практики,

признавая, что для обеспечения поддержки позиции ИКАО конференциями ВКР и удовлетворения потребностей авиации необходима поддержка со стороны администраций – членом МСЭ,

учитывая срочную необходимость усиления такой поддержки вследствие возрастающего спроса на спектр и жесткой конкуренции со стороны коммерческих служб электросвязи,

учитывая повысившийся уровень работ по подготовке к конференциям ВКР МСЭ в связи с увеличением спроса на полосу частот со стороны всех пользователей спектром радиочастот (РЧ) и важность выработки региональных позиций такими региональными органами, как АРТ, ASMG, ATU, СЕРТ, СІТЕL и RСС*,

принимая во внимание рекомендации 7/3 и 7/6 Особого специализированного совещания по связи/производству полетов (1995) (SP COM/OPS/95), рекомендацию 5/2 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003), а также рекомендацию 1/12 Двенадцатой Аэронавигационной конференции (2012),

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства и международные организации твердо поддерживать стратегию действий ИКАО в области частотного спектра и позицию ИКАО на конференциях ВКР и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям ВКР, путем:

- a) совместной работы по обеспечению эффективной организации авиационных частот и использованию "передовой практики" с целью продемонстрировать эффективность и значимость авиационной отрасли в области организации спектра;
- b) поддержки деятельности ИКАО, связанной со стратегией и политикой в области авиационного спектра посредством проведения соответствующих совещаний групп экспертов и групп регионального планирования;
- c) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для ВКР;
- d) включения в свои предложения для ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- e) поддержки позиции ИКАО и заявлений о политике ИКАО на ВКР МСЭ, утвержденных Советом и включенных в *Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации* (Doc 9718);
- f) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;
- g) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на региональные конференции, совещания исследовательских групп МСЭ и конференции ВКР специалистов своих полномочных органов гражданской авиации или других авиационных специалистов, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;

2. *просит* Генерального секретаря привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

* АРТ – Сообщество электросвязи в регионе Азии и Тихого океана; ASMG – Арабская группа по управлению спектром; ATU – Африканский союз электросвязи; СЕРТ – Европейская конференция ведомств почты и электросвязи; СІТЕL – Межамериканская комиссия электросвязи; RСС – Организация по региональному сотрудничеству в области связи.

3. *порукает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, ресурсов, необходимых для обеспечения разработки и осуществления комплексной стратегии действий в области авиационного спектра частот, а также для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-25.

34.6 Комиссия рассмотрела представленный Канадой документ А38-WP/363, в котором идет речь об ожидаемых выгодах расширенного использования автоматического зависимого наблюдения в радиовещательном режиме (ADS-B), так как таким обслуживанием можно будет охватить океанические, полярные и другие удаленные районы благодаря использованию космических средств приема сигналов ADS-B с борта воздушных судов. Этот новаторский подход активно изучался, и первое эксплуатационное использование планируется начать в 2017 году. Комиссия отметила потенциальные выгоды обслуживания ADS-B на основе использования космических средств и связанную с этим необходимость определить в соответствующем регламенте радиосвязи статус распределения частоты 1090 МГц для передачи данных по линии связи "вверх" с борта воздушных судов на спутник.

34.7 Комиссия также отметила, что на вопрос о потенциальном распределении радиочастот для получения сигналов ADS-B спутником уже поднимался перед сектором радиосвязи МСЭ и перед Рабочей группой F (частоты) Группы экспертов по авиационной связи Аэронавигационной комиссии, которая является самой подходящей для этого Группой экспертов в рамках ИКАО. Что касается позиции ИКАО, которая была утверждена Советом после официального рассмотрения этого вопроса Договаривающимися государствами и соответствующими международными организациями, ожидается, что потребуется внести некоторые изменения, чтобы отразить результаты проводимых в рамках ВКР-15 подготовительных исследований. Внесение таких изменений будет включать рассмотрение, если это потребуется, вопроса о ADS-B.

34.8 В документе А38-WP/97, представленном Соединенными Штатами Америки и Канадой, рассматривается вопрос, связанный с пунктом 1.5 повестки дня ВКР-15 МСЭ, в которой предлагается изучить вопрос об использовании фиксированной спутниковой службы (ФСС) для линий управления и контроля (С2), называемыми в документации МСЭ системой управления и связи, не относящихся к полезной нагрузке (СNPC), которая используется для так называемых в документации МСЭ дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) и беспилотных авиационных систем (БАС).

34.9 Отметив давление, которое создается в результате ограниченного количества имеющегося спектра радиочастот, Комиссия согласилась с необходимостью рассмотреть инновационные средства удовлетворения потребностей систем С2 в спектре. Однако даже если потребуется использовать части спектра, которые в настоящее время используются службами, которые не занимаются обеспечением безопасности людей, то все равно абсолютно необходимо провести надлежащие исследования, чтобы это не привело к каким-либо непредвиденным последствиям, так как это может серьезно подорвать общую позицию авиации на будущих всемирных конференциях радиосвязи, на которых представители авиации активно защищают интересы служб, обеспечивающих безопасность людей от посягательств других сторон, если авиационное сообщество не уделяет достаточно внимания тем же самым потребностям.

34.10 В заключение Комиссия рекомендовала Ассамблее, что государства-члены и ИКАО должны оказывать поддержку исследованиям, проводимым сектором радиосвязи МСЭ (МСЭ-R), чтобы в нужной мере были учтены аспекты, касающиеся обеспечения безопасности жизни людей. Результаты этих исследований должны обеспечить необходимую уверенность в том, что не будет неоправданных последствий для других авиационных систем. Если все будет складываться таким образом, то затем можно будет определить, какие нормативные действия должны быть предприняты со стороны МСЭ, чтобы обеспечить использование диапазонов частот выделенных фиксированной спутниковой службе (ФСС) для линий управления и контроля ДПАС и при этом гарантировать соответствие техническим и нормативным требованиям ИКАО к обслуживанию, связанному с обеспечением безопасности полетов.

34.11 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/356, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств Африки, и приняла к сведению необходимость обеспечения технической и нормативной защиты диапазона 3400–4200 МГц, который необходим основанным на использовании ФСС сетям авиационных терминалов с очень малым раскрытием антенны (VSAT), используемым для поддержки аэронавигационного обслуживания в регионе AFI, а также в соседних регионах (MID, EUR, SAM, APAC).

34.12 Комиссия согласилась, что государства – члены ИКАО должны оказать поддержку в решении этого важного вопроса, когда он будет рассматриваться на ВКР-15 МСЭ (ВКР-15, пункты повестки дня 1.1 и 9.1.5) и обратилась с просьбой, чтобы ИКАО в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами продолжила заниматься этим вопросом в ходе проводимых для ВКР-15 МСЭ подготовительных исследований с целью найти оптимальное решение для защиты диапазона С, используемого авиационными сетями VSAT.

34.13 Информационный документ был представлен Новой Зеландией (А38-WP/119).

34.14 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/86, представленный Советом в соответствии с резолюцией А15/9, в которой требуется, чтобы Ассамблея принимала на каждой своей очередной сессии, для которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации. Комиссия согласилась с изменениями, предложенными в добавлении А к документу А38-WP/86.

34.15 В свете проведенного обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 34/3. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А15-9 Ассамблея постановила принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии,

принимая во внимание, что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время окончания работы 37-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции А37-15, добавления А–W включительно;

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А37-15 с добавлениями А–W включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 38-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что политику или связанные с ними правила, которые требуют непрерывного применения в течение периода более трех лет, следует рассматривать как постоянную политику или связанные с ней правила,

принимая во внимание, что материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, Правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил,

принимая во внимание, что Ассамблея согласилась подготовить новую резолюцию А38-11 на основе добавлений А, D и E к резолюции А37-15 в качестве постоянной политики в отношении разработки и применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомления о различиях, которые будут применяться ко всем Приложениям к Конвенции и техническому инструктивному материалу,

1. *постановляет*:

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 38-й сессии Ассамблеи;
- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики;

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-15 с добавлениями, за исключением добавлений А, D и E, которые заменяются новой резолюцией А38-11.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

Ассамблея,

принимая во внимание, что проведение всемирных аэронавигационных совещаний является важной функцией ИКАО и связано со значительными затратами усилий и средств со стороны Договаривающихся государств и ИКАО,

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или ИКАО,

постановляет:

1. созываемые Советом совещания, в которых могут принимать участие на равной основе все Договаривающиеся государства, являются главным средством достижения решения проблем, имеющих всемирное значение, включая разработку поправок к Приложениям и другим основополагающим документам в области аэронавигации;

2. такие совещания созываются только тогда, когда это оправдано количеством и важностью проблем, подлежащих рассмотрению, и если существует вероятность достижения конструктивного решения по ним; совещаниям, созываемым на такой основе, можно также предлагать проводить предварительное обсуждение вопросов, которые еще не готовы для окончательного решения;

3. совещания организуются с таким расчетом, чтобы они наилучшим образом способствовали выполнению поставленной задачи и осуществлению необходимой координации действий в соответствующих технических областях;

4. в течение календарного года созывается не более двух таких совещаний, а следующие одно за другим совещания с широким обсуждением одной и той же технической темы проводятся не ранее чем через 12 мес после предыдущего при условии, если чрезвычайные обстоятельства не потребуют изменения этого положения.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Прежде чем принимать решение о вынесении на всемирное совещание того или иного вопроса, Совету следует изучить возможность его решения путем переписки с государствами или путем использования такого механизма, как группы экспертов или аэронавигационные исследовательские группы, либо с их помощью упростить последующую работу над ним во время очередного совещания.

2. В повестке дня следует достаточно ясно определять задачу, которую предстоит решать, и указывать вид специалистов, необходимых на данном совещании. В повестке дня, посвященной обсуждению более чем одной технической темы, потребности в специализации следует сводить к минимуму без ущерба для эффективности обсуждения.

3. В целях содействия участию в совещании всех Договаривающихся государств Совету следует планировать программу совещаний таким образом, чтобы сводить к минимуму, без ущерба для эффективности, сроки, на которые привлекаются технические специалисты государств.

4. Продолжительность совещания следует устанавливать с таким расчетом, чтобы имелось достаточно времени для завершения работы по всей повестке дня, изучения доклада, подготовленного на рабочих языках совещания, и утверждения доклада. После совещания Секретариату следует внести в доклад совещания необходимые незначительные редакционные поправки и исправить опечатки.

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

Ассамблея,

принимая во внимание, что группы экспертов Аэронавигационной комиссии оказались полезным средством содействия решению узкоспециализированных технических проблем,

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или ИКАО,

постановляет:

1. Аэронавигационная комиссия создает группы экспертов в тех случаях, когда необходимо ускорить решение узкоспециализированных технических проблем, которые Аэронавигационная комиссия не может должным образом и быстро разрешить другими установленными путями;
2. Аэронавигационная комиссия обеспечивает, чтобы полномочия и программы работы групп экспертов поддерживали стратегические цели ИКАО, были определены четко и ясно с указанием сроков и соблюдались;
3. Аэронавигационная комиссия периодически рассматривает ход работы групп экспертов, упраздняет группы экспертов, как только будут завершены порученные им виды деятельности. Существование группы экспертов допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы;
4. деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на эксплуатационных характеристиках подход к разработке SARPS.

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

Доклады следует представлять таким образом, чтобы было ясно, что они представляют собой рекомендации группы экспертов Аэронавигационной комиссии, которые нельзя рассматривать как выражение мнений Договаривающихся государств.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 33 Конвенции ясно не определяет целей, для которых должны признаваться удостоверения и свидетельства,

принимая во внимание, что существуют различные толкования относительно того, обязаны или не обязаны Договаривающиеся государства признавать удостоверения и свидетельства, которые выданы или которым придана сила другими Договаривающимися государствами, до вступления в силу SARPS, распространяющихся на соответствующие воздушные суда или членов летного экипажа,

принимая во внимание, что для определенных категорий воздушных судов или классов членов летного экипажа SARPS могут войти в силу лишь через много лет или может быть сочтено целесообразным не принимать SARPS для некоторых категорий или членов летного экипажа,

постановляет:

1. удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты, в соответствии с положениями статей 32 b) и 33 Конвенции;

2. до вступления в силу Международных стандартов, относящихся к определенным категориям воздушных судов или членов летного экипажа удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

Ассамблея,

принимая во внимание, что удовлетворительное применение SARPS и PANS зависит от квалификации и компетентности авиационного персонала,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства испытывают трудности в этих вопросах вследствие нехватки квалифицированного авиационного персонала для поддержки существующей и будущей авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что необходимы особые усилия по оказанию поддержки Договаривающимся государствам для удовлетворения их потребностей в людских ресурсах,

принимая во внимание, что учебные мероприятия, семинары, проводимые ИКАО, являются эффективным средством обеспечения всеобщего понимания и единообразного применения SARPS и PANS,

постановляет:

1. ИКАО оказывает помощь Договаривающимся государствам в деле обеспечения и поддержания компетентности авиационного персонала посредством реализации программы ИКАО по подготовке авиационных специалистов;

2. Программа ИКАО по подготовке авиационных специалистов основывается на следующих принципах:

- a) ответственность за квалификацию авиационных специалистов несут Договаривающиеся государства;
- b) осуществления учебных мероприятий, поддерживающих внедрение SARPS;
- c) сотрудничество с Договаривающимися государствами и отраслью является необходимыми для разработки и проведения учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS;
- d) уделение приоритетного внимания воспитанию следующего поколения авиационных специалистов;

3. ИКАО консультирует эксплуатантов учебных заведений, но не принимает участия в эксплуатации таких средств;

4. Договаривающимся государствам следует оказывать взаимную помощь в целях обеспечения оптимальных условий доступа своих авиационных специалистов к учебным мероприятиям.

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

1. Совету следует оказывать помощь Договаривающимся государствам в гармонизации уровней квалификации авиационных специалистов. В основе этих усилий должны лежать:

- a) анализ данных с целью определения приоритетов и потребностей;
- b) определение потребностей в подготовке персонала для выполнения положений ИКАО;
- c) компетентностный подход к обучению.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Выработка и осуществление региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет утверждает региональные планы, определяющие средства, обслуживание и дополнительные региональные правила, которые обеспечиваются или используются Договаривающимися государствами в соответствии со статьей 28 Конвенции,

принимая во внимание, что региональные планы необходимо периодически корректировать с учетом потребностей международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО приняла подход к планированию средств и служб, основанный на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и Глобальном аэронавигационном плане,

принимая во внимание, что любые серьезные недостатки в осуществлении региональных планов могут оказать негативное влияние на безопасность, регулярность и эффективность международных полетов, и поэтому их следует как можно скорее устранить,

постановляет:

1. региональные планы пересматриваются в тех случаях, когда становится очевидным, что они более не отвечают настоящим и перспективным требованиям международной гражданской авиации;

2. в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки в региональный план вносятся посредством переписки между ИКАО, Договаривающимися государствами и заинтересованными международными организациями;

3. в тех случаях, когда предложения об изменении относятся к обслуживанию и средствам, обеспечиваемым государствами, и такие предложения об изменении:

- a) не связаны с изменением требований, устанавливаемых Советом в региональных планах,
- b) не находятся в противоречии с установленной политикой ИКАО,
- c) не связаны с вопросами, которые не могут быть решены на региональном уровне,

Совет может делегировать полномочия для внесения и опубликования таких изменений на региональном уровне;

4. региональные аэронавигационные совещания (RAN), несмотря на то что они являются важными инструментами определения средств и служб, проводятся для рассмотрения только тех вопросов, которые нельзя надлежащим образом рассмотреть в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG);

5. приоритетное внимание уделяется реализации программ Договаривающихся государств, предусматривающих предоставление и обеспечение постоянного функционирования тех средств и служб, нехватка которых, по всей вероятности, будет иметь серьезные последствия для международных полетов;

6. определение, проведение расследования и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в области осуществления региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

7. группы регионального планирования и осуществления проектов, используя подход, предусматривающий управление проектными работами, выявляют проблемы и недостатки в региональных планах и их реализации, а также предлагают меры по их устранению.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аэронавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.

2. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется Договаривающимся государствам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.

3. Совету следует обеспечивать, чтобы указанные в региональных планах сроки выполнения требований, связанных с закупкой новых типов оборудования, реалистично связывались со временем, необходимым для приобретения соответствующего оборудования.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы региональные планы разрабатывались на основе веб-технологии с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.

5. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

Ассамблея,

принимая во внимание, что региональные аэронавигационные совещания являются важным инструментом в определении средств и видов обслуживания, которые, как предполагается, Договаривающиеся государства предоставляют в соответствии со статьей 28 Конвенции,

принимая во внимание, что эти совещания требуют существенной затраты усилий и денежных средств со стороны Договаривающихся государств и ИКАО,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или ИКАО,

отмечая, что региональное аэронавигационное планирование, как правило, проводится в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG),

постановляет:

1. региональные аэронавигационные совещания созываются только для рассмотрения вопросов, которые не могут быть должным образом рассмотрены в рамках PIRG;
2. созыв таких совещаний и их повестки дня определяются существованием конкретных недостатков в региональных планах соответствующих районов или возможностью их возникновения;
3. географический район, подлежащий рассмотрению с учетом существующих и планируемых международных авиаперевозок и международных полетов авиации общего назначения, технические вопросы, подлежащие рассмотрению, и рабочие языки совещания определяются для каждого такого совещания;
4. для каждого такого совещания устанавливается такой порядок работы, который наилучшим образом обеспечивает обсуждение повестки дня и эффективную координацию всех составных компонентов совещания;
5. совещания, имеющие ограниченный характер по охвату технических вопросов и/или географическим масштабам, созываются в случае необходимости рассмотрения конкретных проблем, требующих срочного решения, или когда созыв таких совещаний позволяет сократить установленную частоту проведения региональных совещаний в полном объеме.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять Договаривающиеся государства, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.
2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует представлять в электронном формате не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации.
3. Совету следует обеспечивать региональные аэронавигационные совещания соответствующим инструктивным материалом по эксплуатационным и техническим вопросам, связанным с их повесткой дня.
4. Каждому участвующему в совещании Договаривающемуся государству следует до совещания собрать информацию о планах будущих полетов своих авиатранспортных эксплуатантов и своей международной авиации общего назначения, а также о предполагаемых перевозках, осуществляемых другими воздушными судами, внесенными в их реестр, и об общих потребностях этих различных категорий авиации в средствах и обслуживании.
5. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует способствовать разработке для региональных аэронавигационных

совещаний, а также в ходе таких совещаний современных критериев планирования, которые позволили бы обеспечить соответствие региональных планов эксплуатационным потребностям и были бы экономически оправданы.

6. Совету следует разрабатывать и постоянно обновлять конкретные и подробные директивы для обсуждения на региональных аэронавигационных совещаниях вопросов, связанных с осуществлением.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Установление пределов воздушных пространств ОВД*

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции Договаривающемуся государству необходимо определить те части воздушного пространства над своей территорией, где будет осуществляться обслуживание воздушного движения, и после этого организовать и обеспечить такое обслуживание,

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции также предусматривается возможность передачи по взаимному соглашению Договаривающимся государством своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,

принимая во внимание, что совместные усилия Договаривающихся государств могут привести к повышению эффективности системы организации воздушного движения,

принимая во внимание, что как передающее ответственность за ОВД, так и обеспечивающее ОВД государство может зарезервировать за собой право прекратить в любое время действие любого такого соглашения,

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции предусматривается, что районы воздушного пространства над открытым морем, в которых будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, определяются на основе региональных аэронавигационных соглашений, которые являются соглашениями, одобренными Советом ИКАО обычно по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

постановляет со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

1. пределы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание;

2. разделение установленных воздушных пространств ОВД на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности и эффективности полетов;

3. если какие-либо воздушные пространства ОВД необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами должно быть заключено соответствующее соглашение, учитывающее необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM и более эффективной организации воздушного пространства, в частности, верхнего воздушного пространства;

4. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над территорией передающего ответственность за ОВД государства выполняет это в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования обеспечивающим ОВД государством, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за ОВД над открытым морем ограничивается техническими и эксплуатационными функциями, относящимися к обеспечению безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее заявляет, что:

6. любое Договаривающееся государство, которое передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над своей территорией, делает это, не умаляя своего суверенитета;

7. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения обслуживания государством воздушного движения в воздушном пространстве над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над данным воздушным пространством.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с ИКАО.

2. Договаривающимся государствам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого поставщика обслуживания воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

3. Совету следует поощрять государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения над открытым морем, вступать, насколько это практически возможно, в соглашения с соответствующими государствами, обеспечивающими обслуживание воздушного движения в примыкающих воздушных пространствах, для того чтобы в случае невозможности обеспечения требуемого обслуживания воздушного движения над открытым морем существовали запасные планы, которые могут потребовать временного изменения пределов воздушного пространства ОВД и будут осуществляться с одобрения Совета ИКАО до тех пор, пока не будет возобновлено первоначальное обслуживание.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Обеспечение поисково-спасательной службы

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут быть рекомендованы в соответствии с Конвенцией,

принимая во внимание, что Приложение 12 к Конвенции содержит требования в отношении организации и обеспечения поисково-спасательной службы в пределах территорий Договаривающихся государств, а также в зонах над открытым морем,

принимая во внимание, что в Приложении 12 к Конвенции указывается, что те районы открытого моря, где будут обеспечиваться поисково-спасательные службы, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений, одобряемых Советом, как правило, по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

принимая во внимание, что в Приложении 12 Конвенции рекомендуется, чтобы районы поиска и спасания, насколько это практически возможно, совпадали с соответствующими районами полетной информации, а в случае с такими районами над открытым морем – с морскими районами поиска и спасания,

принимая во внимание, что в статье 69 Конвенции указывается, что если Совет считает, что аэронавигационные службы какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают требованиям безопасной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

принимая во внимание, что аэронавигационные службы, упомянутые в статье 69 Конвенции, включают, помимо прочего, поисково-спасательную службу,

постановляет:

1. пределы районов поиска и спасания над территорией государств, или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, над районом, выходящим за пределы суверенного воздушного пространства государства, или над открытым морем устанавливаются исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации, районов поиска и спасания и, в случае с районами над открытым морем, морскими районами поиска и спасания, в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности при наименьших общих затратах;

2. государства обеспечивают максимально тесное сотрудничество между морскими и авиационными службами поиска и спасания при обслуживании одного и того же района и в случае целесообразности создают объединенные координационные центры спасания в целях координации авиационных и морских поисково-спасательных операций;

3. если какие-либо районы поиска и спасания необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами следует заключать соответствующее соглашение;

4. государство, обеспечивающее поисково-спасательную службу, при осуществлении поиска и спасания над территорией передающего ответственность государства действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования государством, осуществляющим поиск и спасание, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за поиск и спасание над открытым морем ограничиваются техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением поисково-спасательной службы в данной зоне;

6. меры по исправлению несоответствий в обеспечении эффективной поисково-спасательной службы, в том числе над открытым морем, изыскиваются путем переговоров с государствами, которые могут оказаться в состоянии предоставить оперативную или финансовую помощь в мероприятиях поиска и спасания, в целях заключения соглашения относительно этого;

и далее заявляет, что:

7. любое Договаривающееся государство, которое передает другому государству ответственность за обеспечение поисково-спасательной службы в пределах своей территории, делает это, не умаляя своего суверенитета;

8. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения каким-либо государством поисково-спасательной службы в зонах над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над соответствующей зоной.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует в сотрудничестве с другими государствами и ИКАО изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

2. Совету следует поощрять государства, которые не могут обеспечивать действия в воздухе в районах поиска и спасания, за которые они несут ответственность, вследствие отсутствия необходимых средств, запрашивать помощь у других государств для улучшения положения и заключать соглашения с соответствующими государствами относительно помощи, которая может быть предоставлена при осуществлении поисково-спасательных операций.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения

Ассамблея,

принимая во внимание, что воздушное пространство является общим ресурсом для гражданской и военной авиации, и учитывая, что многие аэронавигационные средства и обслуживание предоставляются и используются как гражданской, так и военной авиацией,

принимая во внимание преамбулу к *Конвенции о международной гражданской авиации*, в которой указано, что подписавшие ее правительства "достигли согласия относительно определенных принципов и мер, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично",

принимая во внимание, что статья 3 а) Конвенции определяет, что: "Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам", а статья 3 d) требует, что: "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязаны обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов",

признавая, что в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и ориентированных на выполнение своих задач полетов военной авиации можно было бы получить значительные преимущества в результате более гибкого использования воздушного пространства, используемого в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблемы совместного доступа в воздушное пространство;

принимая во внимание, что гибкое использование воздушного пространства как гражданскими, так и военными воздушными судами можно рассматривать как конечную цель, улучшение координации и сотрудничества между гражданскими и военными органами обеспечивает непосредственный доступ к более эффективной организации использования воздушного пространства,

напоминая, что согласно разработанной ИКАО глобальной эксплуатационной концепции ОрВД все воздушное пространство должно быть используемым ресурсом, любые ограничения на использование любого конкретного района воздушного пространства должны рассматриваться как временные и все воздушное пространство должно управляться гибким образом;

постановляет:

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении;

2. установленные Договаривающимися государствами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2;

3. Генеральный секретарь будет предоставлять рекомендации и инструктивный материал относительно наилучшей практики в области координации и сотрудничества гражданских и военных органов;

4. Договаривающиеся государства могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО;

5. ИКАО служит международным форумом, выполняющим определенную роль в содействии улучшению сотрудничества и взаимодействия гражданских и военных органов, а также обмену информацией о наилучшей практике, и для осуществления, при поддержке со стороны гражданских/военных партнеров, необходимых последующих действий, опирающихся на успешные результаты Форума по сотрудничеству между военными и гражданскими органами, посвященного глобальной организации воздушного движения (2009).

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию и сотрудничество в обслуживании воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

2. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

3. Совету следует обеспечить, чтобы в соответствии с вышеуказанными пунктами 3, 4 и 5 постановляющей части вопросы, связанные с координацией и сотрудничеством в использовании воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Обеспечение соответствующих аэродромов

Ассамблея,

принимая во внимание, что во многих местах физические характеристики аэродромов требуют существенного улучшения,

принимая во внимание, что в некоторых случаях эти улучшения повлекут за собой значительные расходы и было бы нецелесообразно планировать такие работы без учета перспектив развития,

принимая во внимание, что государствам и аэродромным полномочным органам по-прежнему будет необходимо знать общие тенденции, касающиеся требований к аэродромам, на которые, вполне вероятно, повлияют последующие поколения воздушных судов,

принимая во внимание, что многих сложных проблем можно избежать, если эксплуатационные требования новых воздушных судов позволят обеспечить их экономичную эксплуатацию без дополнительных изменений физических характеристик аэродромов,

принимая во внимание, что, хотя использование аэродромов имеет много преимуществ, в некоторых местах по соображениям охраны окружающей среды вводятся ограничения на полеты воздушных судов. Принимая во внимание проблемы пропускной способности, испытываемые в настоящее время во всем мире, необходимо учитывать ввод в эксплуатацию новых менее шумных воздушных судов,

принимая во внимание, что, хотя существует расширяющаяся тенденция эксплуатации аэродромов автономными организациями, тем не менее, государства по-прежнему обязаны обеспечивать безопасное функционирование аэродромных объектов и служб,

принимая во внимание, что сертификация аэродромов является важным средством обеспечения безопасности и повышения эффективности полетов на аэродромах и что результаты проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) проверок свидетельствуют о том, что масштабы сертификации аэродромов, включая внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП), пока не достаточны,

постановляет:

1. ИКАО следит за техническими требованиями к аэродромам;
2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются воздушные суда;
3. государствам следует принять необходимые меры, включая выделение соответствующих ресурсов, в целях расширения масштабов сертификации аэродромов и внедрения СУБП на аэродромах;
4. государствам следует уделять больше внимания операциям на аэродроме, придавая приоритет вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. На основе результатов постоянного обзора технических требований, о чем говорится в пункте 1 постановляющей части выше, Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности и эффективности полетов, следует:

- a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития,
- b) разработать процедуры управления операциями на аэродроме,
- c) информировать Договаривающиеся государства о развитии событий.

2. Совету следует и впредь обращать внимание изготовителей воздушных судов и эксплуатантов на принципы политики, изложенные в пункте 2 постановляющей части.

ДОБАВЛЕНИЕ К

Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб

Ассамблея,

принимая во внимание, что условия найма и работы, не соответствующие квалификации и степени ответственности персонала авиационно-технических наземных служб, являются основной причиной затруднений в деле найма достаточно квалифицированного персонала и сохранения его на работе после прохождения подготовки,

принимая во внимание, что такие затруднения препятствуют удовлетворительному выполнению региональных планов, SARPS и PANS,

постановляет, что государствам следует принять надлежащие меры для обеспечения того, чтобы условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб устанавливались в зависимости от требуемой квалификации и степени возложенной на них ответственности.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Участие государств в технической работе ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что техническое сотрудничество Договаривающихся государств имеет существенное значение для достижения надлежащего прогресса в технической работе ИКАО,

принимая во внимание периодически возникающие затруднения с получением от Договаривающихся государств своевременной и должной помощи ИКАО в ее технической работе,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этого участия, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства и ИКАО,

постановляет, что в своей технической работе ИКАО нуждается в эффективной технической помощи со стороны Договаривающихся государств.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует поощрять эффективное участие Договаривающихся государств в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек ИКАО и Договаривающихся государств в связи с этим участием.

2. Договаривающимся государствам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:

- a) путем переписки оказывать содействие в осуществлении технических проектов ИКАО;
- b) присутствовать на совещаниях ИКАО и активно участвовать в мероприятиях по подготовке совещаний, в частности путем заблаговременного представления документации, содержащей либо конкретные предложения по соответствующим пунктам повестки дня, либо свои мнения по представленным им документам;
- c) принимать участие в работе групп экспертов ИКАО и обеспечивать, чтобы назначаемые ими специалисты имели соответствующую квалификацию и могли вносить эффективный вклад в работу группы экспертов;
- d) проводить специализированные исследования по просьбе ИКАО;
- e) содействовать ИКАО в проводимой ею технической работе любыми другими средствами, которые может предложить Совет.

ДОБАВЛЕНИЕ М

Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

Ассамблея,

принимая во внимание, что постоянно необходимо оказывать эффективную помощь Договаривающимся государствам в деле применения региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS,

принимая во внимание, что важно эффективно использовать технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро для оказания содействия Договаривающимся государствам в решении их проблем внедрения,

принимая во внимание, что важно обеспечить возможность для сотрудников технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро в целях надлежащего выполнения своих задач поддерживать на должном уровне свою профессионально-техническую подготовку, а также соответствующим образом информировать их о последних достижениях в конкретных областях,

постановляет:

1. ресурсы технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро эффективно используются для обеспечения оптимально необходимого содействия Договаривающимся государствам в решении их проблем, касающихся мероприятий по осуществлению непрерывного мониторинга, реализации региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;

2. сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро обеспечивается возможность поддерживать на должном уровне свою профессионально-техническую подготовку, и они соответствующим образом информируются о последних достижениях в области техники.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность чаще выезжать в командировки необходимой продолжительности, когда такие командировки необходимы или об этом просят Договаривающиеся государства в целях оказания им содействия в решении их проблем внедрения.

2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально возможной степени следует прибегать к временному переводу персонала соответствующих специальностей из одного регионального бюро в другое и из Штаб-квартиры в региональные бюро.

3. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность следить за достижениями в соответствующих областях их деятельности, помимо всего прочего, путем участия в отдельных технических совещаниях, посещения научно-исследовательских организаций и присутствия при испытаниях и оценке нового оборудования и техники. Однако таким командировкам не следует отдавать предпочтение перед основными функциями Секретариата, заключающимися в обслуживании ИКАО и ее нескольких совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ N

Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий

Ассамблея,

принимая во внимание, что государству, в котором произошло авиационное происшествие, вменяется в обязанность, в соответствии со статьей 26 Конвенции, назначить расследование обстоятельств происшествия,

принимая во внимание, что вследствие возрастающей сложности современных воздушных судов для проведения расследования авиационных происшествий может потребоваться участие экспертов из многих специализированных технических и эксплуатационных областей и доступ к специально оборудованным средствам для расследования,

принимая во внимание, что многие Договаривающиеся государства не располагают такими специализированными техническими и эксплуатационными экспертизами и соответствующими средствами,

принимая во внимание, что в целях безопасности полетов воздушных судов и предупреждения происшествий необходимо, чтобы проводилось тщательное расследование происшествий и представлялись отчеты и чтобы соображения расходов не отражались отрицательно на эффективности расследований,

принимая во внимание, что расходы по ликвидации последствий и расследованию крупных авиационных происшествий могут возложить тяжелое финансовое бремя на государство, где произошло авиационное происшествие,

учитывая публикацию *Руководства по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО* (Doc 9946),

постановляет рекомендовать Договаривающимся государствам сотрудничать в расследовании авиационных происшествий, особенно происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью Договаривающиеся государства и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО), по мере возможности, среди прочего:

- a) предоставляли по просьбе других Договаривающихся государств помощь в виде экспертов и оборудования для расследования крупных авиационных происшествий;
- b) предоставляли возможность Договаривающимся государствам, желающим получить опыт расследования, присутствовать при расследовании ~~крупных~~ авиационных происшествий в интересах дальнейшего развития и совершенствования методов расследования.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам рекомендуется проводить региональные семинары по расследованию авиационных происшествий в целях обмена информацией о законодательных положениях и процедурах расследования каждого государства, распространении сведений и опыта в области организации и методов расследования, наличии экспертов и средств, а также о практике устранения трудностей, возникающих при расследовании авиационных происшествий.

2. Договаривающиеся государства следует поощрять содействовать участию в проводимых в других государствах расследованиях в качестве наблюдателей представителей полномочных органов по расследованию авиационных происшествий в целях стажировки и профессиональной ориентации.

3. Договаривающимся государствам и РАИО рекомендуется оценивать свои потребности и возможности в области расследования и предотвращения авиационных происшествий в целях разработки программ подготовки для базовых курсов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Следует досконально изучить возможности использования региональных учебных центров для таких курсов, а также применение методики TRAINAIR PLUS, которая позволяет обеспечить стандартизированную на международном уровне квалификационную подготовку.

4. Договаривающимся государствам рекомендуется пользоваться разработанным ИКАО в 2007 году типовым меморандумом о взаимопонимании (МОВ), предназначенным для использования государствами в целях поощрения взаимного сотрудничества при проведении расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Текст типового МОВ размещен на общедоступном веб-сайте ИКАО.

5. Договаривающимся государствам рекомендуется использовать, при необходимости, Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО (Doc 9946), в котором содержится инструктивный материал о порядке создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов в рамках региона или субрегиона и управлении этой системой.

ДОБАВЛЕНИЕ О

Возможности человека

Ассамблея,

принимая во внимание, что целями и задачами ИКАО, установленными Чикагской конвенцией, предусматривается содействие развитию международного воздушного транспорта "...с тем чтобы... способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации",

принимая во внимание признанный факт, что возможности человека, на которые воздействуют психологические и когнитивные факторы и ограничения, существенно влияют на общие результаты деятельности в области безопасности полетов,

принимая во внимание признанный факт, что выгоды в области безопасности и эффективности полетов, обеспечиваемые новыми технологиями, системами и процедурами, могут быть получены лишь в том случае, когда они предусматривают расширение возможностей пользующихся ими отдельных специалистов,

принимая во внимание признанный факт, что проведение блочной модернизации авиационной системы приведет к изменению роли авиационных специалистов, которые для обеспечения совместного принятия решений должны будут работать в рамках многодисциплинарных групп,

постановляет:

1. Договаривающимся государствам следует обеспечить учет возможностей человека при планировании, разработке и внедрении новых технологий, систем и процессов в качестве составной части подхода к управлению безопасностью полетов;

2. Договаривающимся государствам следует поощрять и поддерживать интеграцию элементов, учитывающих возможности человека, в программы квалификационной подготовки на протяжении служебной карьеры специалиста;

3. Договаривающимся государствам при рассмотрении основных задач в области обеспечения безопасности полетов следует использовать стратегии, способствующие достижению отдельными специалистами и группами специалистов надежных, последовательных, экономически эффективных и действенных показателей деятельности.

34.16 Комиссия рассмотрела представленный КАНСО А38-WP/216, в котором подтверждалось, что от того, каким образом структурировано и спроектировано воздушное пространство и того, каким образом организовано и предоставляется обслуживание воздушного движения, непосредственно зависит пропускная способность и эффективность выполнения полетов. В контексте добавления G "Устранение пределов воздушных пространств ОВД" к пересмотренной резолюции А37-15, "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации", КАНСО придерживается мнения, что повышение осведомленности о проблемах с пропускной способностью и эффективностью выполнения полетов, связанных с аэронавигацией, в некоторых регионах может стать положительным шагом на пути решения этой проблемы и предложила, чтобы этот вопрос нашел отражение в предлагаемом ежегодном Глобальном отчете ИКАО по аэронавигации.

34.17 Комиссия признала важность содержащихся в добавлении G положений постановляющей части и связанных с ней правилах для организации воздушного пространства с учетом технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности выполнения полетов. Исходя из этого Комиссия согласилась, что следует четко определять проблемы, связанные с пропускной способностью и эффективностью выполнения полетов, в предлагаемом ежегодном Глобальном отчете ИКАО по аэронавигации, включая информацию о потенциальных соглашениях о сотрудничестве между государствами, что может обеспечить улучшение показателей аэронавигации.

Пункт 35 повестки дня. Аэронавигация. Поддержка внедрения

35.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A38-WP/88, касающийся региональных приоритетов и целей в области аэронавигации, и согласилась с необходимостью приоритизации региональной деятельности по осуществлению эксплуатационных усовершенствований в области аэронавигации за счет модулей блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Комиссия выразила просьбу к Совету поручить группам регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) установить к маю 2014 года приоритеты и цели в области аэронавигации в соответствии с рекомендациями 6/1 и 6/12 Двенадцатой Аэронавигационной конференции; обмениваться между собой информацией об успешно предпринятых инициативах; по необходимости использовать специальные группы взаимодействия для рассмотрения и гармонизации аэронавигационных планов в смежных областях PIRG и создать в каждом регионе механизм координации действий между PIRG и региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) для обеспечения последовательности деятельности и избежания дублирования.

35.2 Комиссия приняла к сведению, что на основе пересмотренного Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и новых рамок ASBU к середине 2014 года должны быть проведены нижеуказанные региональные мероприятия в соответствии с глобальными требованиями, но с учетом региональных различий и необходимости избежания дублирования усилий: пересмотр региональных аэронавигационных планов и связанных с ними планов внедрения; приведение в соответствие сфер компетенции PIRG и программ работы; определение региональных приоритетов, показателей, параметров и целей внедрения; измерение, мониторинг и представление докладов по внедрению посредством региональных табло показателей деятельности и включение результатов региональной деятельности в Глобальный доклад в области аэронавигации.

35.3 Комиссия приняла к сведению, что региональные мероприятия, указанные в п. 35.2, будут поддерживаться следующими действиями: приоритизация и отбор эксплуатационных усовершенствований и блочных модулей ASBU; сотрудничество и взаимодействие в целях эффективного и действенного регионального внедрения; координация действий между PIRG и RASG одного и того же региона для достижения эффекта совместной деятельности и избежания дублирования и гармонизация действий и обмен накопленным опытом и передовой практикой между PIRG в различных регионах.

35.4 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/312, представленный Колумбией, приняв к сведению, что Колумбия поддерживает и применяет принцип эксплуатационных усовершенствований в ASBU и осуществляет разработку 15 модулей ASBU в соответствии с эксплуатационными потребностями. Комиссия приняла к сведению проводимую деятельность по

разработке общего набора показателей, направленного на обеспечение согласованного представления докладов и проведения оценки целей эксплуатационных усовершенствований.

35.5 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/259, который ранее был представлен по пункту 30 повестки дня Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), и призвала государства поддержать региональные усилия в Южной Америке, направленные на обеспечение безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации на основе установления целей на 2016 год в области безопасности полетов и в области аэронавигации.

35.6 Комиссия рассмотрела также представленный ЛАКГА документ A38-WP/355, касающийся полученной поддержки и продолжения внедрения региональной системы ОрВД с учетом эксплуатационной концепции ОрВД и соответствующей технологической поддержки систем связи, навигации и наблюдения в целях внедрения Глобального аэронавигационного плана. В этом документе ЛАКГА рекомендует государствам и международному авиационному сообществу принять к сведению применяемую успешную модель, которая была поддержана ИКАО.

35.7 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/211, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА), в котором содержались предложения по расширению выгод исследований и разработок (R&D) для развивающихся регионов и по поддержке сотрудничества и взаимодействия в области R&D с региональными комиссиями гражданской авиации.

35.8 Комиссия рассмотрела также представленный АКГА документ A38-WP/212 о понижении степени уязвимости глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS). Этот документ призывает ИКАО в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами рассмотреть вопрос о стратегии внедрения в регионах, где пока отсутствуют универсальные системы функционального дополнения.

35.9 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/247, представленный Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА); она приняла к сведению ход внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), в регионе AFI и выразила признательность ИКАО за содействие созданию бюро по программе разработки схем полетов (FPP) в целях оказания помощи государствам в ускорении процесса внедрения. Она признала, что FPP может быть успешной только на основе обязательств и поддержки государств региона, как также отмечалось в рамках пункта 37 повестки дня.

35.10 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/195 Revised, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), в котором говорится о том, что PIRG, государственные органы, поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и эксплуатанты должны установить приоритеты и цели, соответствующие ГАНП. Комиссия приняла к сведению предложение о проведении анализа потребностей и зависимостей (NDA) и предложение о подготовке персонала по таким вопросам, как NDA, разработка технико-экономического обоснования и анализ затрат-выгод.

35.11 Информационные документы были представлены Литвой от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем (A38-WP/282), Соединенными Штатами Америки (A38-WP/146) и Центральноамериканской корпорацией по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) (A38-WP/233).

35.12 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/162, представленный Сингапуром, и настоятельно призвала государства к активному участию в модернизации системы организации воздушного движения (ОрВД) в регионах и ее поддержке посредством инноваций и

сотрудничества. Комиссия также подтвердила необходимость создания механизма координации предпринимаемых в различных регионах усилий в области модернизации ОрВД в целях достижения глобального согласования и интероперабельности.

35.13 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/253, представленный АСЕКНА, и приняла к сведению предпринятые АСЕКНА действия в рамках усовершенствования авиационной подвижной службы с использованием удаленных станций ОВЧ-связи и других служб, связь с которыми обеспечивается через терминал с очень малым раскрытием антенны (VSAT).

35.14 Информационные документы были представлены Индией (А38-WP/341 и А38-WP/344), Китаем (А38-WP/210) и АСЕКНА (А38-WP/244).

Пункт 36 повестки дня. Аэронавигация. Возникающие вопросы

36.1 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/121, представленный Непалом, предусматривающий введение стандартов, в которых определяются необходимые требования относительно утверждения типа или сертификации конструкции для обеспечения соответствия оборудования, предназначенного для обслуживания воздушного движения, установленным принципам учета человеческого фактора. Комиссия также рассмотрела документ А38-WP/243, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла, относящийся к разработке инструктивного документа по сертификации аэронавигационных служб. Комиссия считала, что разработка таких стандартов и инструктивного документа будет сопровождаться трудностями, поскольку в настоящее время подобные прецеденты отсутствуют; существует вероятность сдерживания процесса введения инноваций и конкуренции; для обеспечения разработки таких стандартов в условиях резко ограниченных ресурсов потребуется провести значительный объем работ. Намерения, выраженные в этих обоих документах, получили некоторую поддержку, однако Комиссия считала, что бюджетные потребности не позволят достичь прогресса в этой области в следующем трехлетии без значительных взносов одного или нескольких государств в фонд SAFE для проведения этой работы.

36.2 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/265, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором рекомендуется дальнейшая стандартизация обмена цифровыми данными при координации со стороны ИКАО и условия разработки инструктивного и учебного материалов, направленных на повышение степени интероперабельности и масштабов обмена аэронавигационными данными.

36.3 Комиссия напомнила, что поправка 37 к Приложению 15 *"Службы аэронавигационной информации"*, которая начнет применяться 14 ноября 2013 года, содержит расширенные требования к характеристикам, относящиеся к цифровому обмену аэронавигационной информацией, и что такой подход был принят для того, чтобы не создавать препятствия для ведущейся разработки модели обмена аэронавигационной информацией (АИХМ) и модели обмена данными. Комиссия приняла к сведению, что, в то время как принятие конкретной модели обмена ставит своей целью повышение уровня стандартизации и интероперабельности, оно будет связано с разработкой, внедрением и обновлением подробно сформулированного технического стандарта. В этой связи Комиссия также напомнила о резолюции А37/15 Ассамблеи, в которой Совету рекомендуется способствовать разработке и поддержанию актуальности широких общесистемных функциональных и эксплуатационных требований, а также и впредь изыскивать наиболее оптимальные средства разработки, перевода, обработки и распространения технических

требований. Рассмотрев рекомендации по дальнейшему улучшению согласования и интероперабельности цифрового обмена аэронавигационными данными, Комиссия направит их Совету ИКАО для рассмотрения группами экспертов, в настоящее время занимающихся подготовкой Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала для дальнейшего перехода от концепции службы аэронавигационной информации (САИ) к системе управления аэронавигационной информацией (УАИ), а также разработки и внедрения общесистемного управления информацией (SWIM).

36.4 Информационные документы были представлены Исламской Республикой Иран (A38-WP/281), Китаем (A38-WP/190 и WP/192) и АСЕКНА (WP/241).

36.5 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/337, представленный Российской Федерацией, в котором содержится информация о концепции Российской Федерации по использованию самоорганизующихся воздушных сетей для обеспечения интеграции дистанционно пилотируемых воздушных судов в гражданское контролируемое воздушное пространство. Комиссия отметила потенциальные выгоды данной концепции и ее взаимосвязь с рекомендацией 1/10 AN-Conf/12 "Автоматическое зависимое наблюдение – самоорганизующиеся беспроводные сети передачи данных". Комиссия поручила Совету ИКАО изучить данное предложение в рамках следующего пересмотра Глобального аэронавигационного плана.

Пункт 37 повестки дня. Ход выполнения Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)

37.1 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/67, представленный Советом, в котором содержится доклад о ходе работы по выполнению Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI), включая подробное описание результатов его реализации под руководством региональных бюро ИКАО в Дакаре (Сенегал) и Найроби (Кения). Документ получил поддержку и, признавая необходимость больших усилий по урегулированию вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC) и устранению недостатков в области обеспечения безопасности полетов в регионе Африки, Комиссия призвала ИКАО и партнеров в области обеспечения безопасности полетов оказать помощь африканским государствам в преодолении этих недостатков. В документе также описаны требования, обуславливающие продолжение и расширение Плана AFI на ближайший трехлетний период, исходя из решений и целей, принятых на Конференции министров по безопасности полетов, состоявшейся в Абудже (Нигерия) в июле 2012 года, и позднее одобренных Ассамблеей глав государств Африканского союза в январе 2013 года.

37.2 Вновь было обращено внимание на то, что ранее в ходе обсуждения пункта 35 повестки дня "Аэронавигация. Поддержка внедрения" (WP/247) Комиссия просила государства региона AFI как можно скорее выделить кадровые ресурсы и/или оказать финансовую поддержку в целях ускорения процесса организации полностью работоспособного бюро по программе разработки схем полетов (FPP). В этой связи Комиссия согласилась включить данный вопрос в проект резолюции, представленный в документе A38-WP/67.

37.3 Комиссия рассмотрела документ A38-WP/353 Revision No. 1, представленный Нигером, в котором говорилось о создании в апреле 2013 года Ассоциации африканских

организаций по подготовке авиационных кадров (ААТО). Цель ААТО заключалась в том, чтобы обеспечить высокое качество и стандарты подготовки авиационного персонала в Африке путем расширения сотрудничества между ее членами и обмена опытом. Документ WP/353 Revision No. 1 получил широкую поддержку, и Комиссия поздравила африканские государства с этой уникальной инициативой, которая пойдет на пользу региональным специалистам в области безопасности полетов. Было отмечено, что План АFI будет оказывать поддержку ААТО, включая предоставление инструктивного материала по составлению плана действий по удовлетворению текущих потребностей в подготовке в Африке.

37.4 Комиссия приняла к сведению, что документ А38-WP/213, представленный членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), был ранее представлен по пункту 27 повестки дня "Авиационная безопасность. Политика".

37.5 При рассмотрении документа А38-WP/214, представленного Эфиопией от имени АКГА, по вопросу о Системе объединенной инспекции в регионе АFI (АFI-CIS), Комиссия приняла к сведению результаты работы, задачи, оказанную помощь и преимущества для АFI-CIS, которая была предназначена для создания реестра инспекторов по безопасности полетов в Африке. Комиссия отметила удачный обмен опытом, осуществляемый АКГА путем организации и реализации схем работы инспекторов и одобрила намерения ИКАО продолжать поддерживать Систему АFI-CIS. Хотя Комиссия отметила, что инспекторы были привлечены к участию в АFI-CIS определенными государствами, ко всем заинтересованным сторонам был направлен призыв поддержать эту систему путем предоставления ресурсов, способствующих подготовке инспекторов CIS и проведению командировок под эгидой АFI-CIS.

37.6 В свете обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 37/1. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО продолжает играть лидирующую роль по сокращению в регионе Африки и Индийского океана (АFI) серьезных недостатков, которые отрицательно сказываются на функционировании и дальнейшем развитии международной гражданской авиации,

отмечая, что предпринятые ИКАО действия в рамках Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План АFI) начали демонстрировать позитивные сдвиги в повышении уровня безопасности полетов на этом континенте,

отмечая с удовлетворением значительный прогресс, достигнутый африканскими государствами в повышении уровня контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что успешное достижение всех целей Плана АFI зависит главным образом от усилий самих африканских государств,

признавая, что многие Договаривающиеся государства в регионе АFI, несмотря на предпринимаемые ими усилия, будут в ближайшем будущем нуждаться в постоянной технической

и/или финансовой помощи со стороны ИКАО и других заинтересованных партнеров для выполнения требований Чикагской конвенции и ее Приложений,

признавая, что многие африканские государства не могут своими силами поддерживать на национальном уровне работу эффективной и устойчивой системы контроля за обеспечением безопасности полетов, им необходимо настоятельно рекомендовать создавать региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и оказывать им в этом поддержку,

напоминая о резолюции 4/5 Специального регионального аэронавигационного совещания для региона Африки и Индийского океана (SP AFI/08 RAN) касающейся создания региональных агентств по расследованию авиационных происшествий (RAIA) одновременно с подготовкой и созданием RSOO, что позволит государствам выполнять свои международные обязательства в области расследования происшествий на основе сотрудничества и совместного использования ресурсов,

отмечая, что ИКАО оказывает поддержку многим африканским государствам в создании RSOO и RAIA,

принимая во внимание Абуджийскую декларацию по безопасности полетов в Африке, принятую в ходе Конференции министров по безопасности полетов, проведенной в Абудже в июле 2012 года,

принимая во внимание цели в области безопасности полетов, принятые в ходе Конференции министров по безопасности полетов, проведенной в Абудже в июле 2012 года, и одобренные Ассамблеей Африканского союза в январе 2013 года,

отмечая, что планы действий ИКАО, разработанные для некоторых Договаривающихся государств, послужат основой для предоставления – при координации с другими заинтересованными сторонами – непосредственной помощи в разрешении существующих у них вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), а также в устранении других серьезных недостатков в области безопасности полетов,

отмечая, что региональные организации, создание которых было начато или уже завершено в регионе AFI, будут и далее в ближайшем будущем нуждаться в поддержке ИКАО, до тех пор пока они не окрепнут и не станут самостоятельными,

признавая преимущества дальнейшей координации под эгидой ИКАО деятельности всех заинтересованных партнеров по предоставлению помощи государствам региона AFI,

признавая, что ИКАО потребуются дополнительные ресурсы для успешного оказания поддержки, которую она предоставляет государствам в регионе AFI,

отмечая, что усиление региональных бюро сыграет позитивную роль в повышении уровня безопасности полетов в регионе AFI,

1. *с удовлетворением отмечает* значительные усилия, предпринятые африканскими государствами и региональными организациями по повышению безопасности полетов;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона AFI, которые приняли к исполнению планы действий ИКАО, взять на себя обязательства достичь указанных в упомянутых планах целей за счет устранения серьезных, связанных с безопасностью полетов недостатков, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона AFI взять на себя обязательства по ускоренному созданию, где это необходимо, RSOO и RAIA и укреплять сотрудничество в рамках региона в целях оптимизации использования имеющихся ресурсов;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона AFI во избежание дублирования предоставляемого обслуживания не становиться членом более одной RSOO;

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона AFI выполнить рекомендации совещаний Группы регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG) и Региональной группы по безопасности полетов (RASG-AFI);

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, отрасль и доноров поддерживать осуществление приоритетной деятельности, определенной APIRG и RASG-AFI;

7. *настоятельно призывает* государства, отрасль и доноров вносить взносы на выполнение Плана AFI в денежном и натуральном выражении и *порукает* Совету признавать все такие взносы;

8. *настоятельно призывает* африканские государства, ИКАО и АКГА к совместному устранению выявленных недостатков в области безопасности полетов;

9. *порукает* Совету осуществлять контроль за достижением целей в области безопасности полетов, установленных Конференцией министров по безопасности полетов, проведенной в Абудже в июле 2012 года;

10. *порукает* Совету обеспечить постоянную руководящую роль ИКАО в координации деятельности, инициатив и стратегий реализации, конкретно направленных на выполнение приоритетных проектов, имеющих целью достижение устойчивого повышения уровня безопасности полетов в регионе AFI, и выделить необходимые ресурсы соответствующим региональным бюро;

11. *порукает* Совету контролировать и оценивать положение с выполнением проектов в регионе AFI в течение всего трехлетнего периода и доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи о достигнутом прогрессе;

12. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона AFI поддержать создание бюро по программе разработки схем полетов (FPP) для Африки, выделив прикомандированный персонал и оказав финансовую помощь в кратчайшие по возможности сроки для ускорения процесса внедрения PBN в регионе;

13. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A37-7.

Пункт 38 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

38.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А38-WP/38, в котором содержится сводная информация о проделанной после 37-й сессии Ассамблеи работе в области нехимической дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы, и приняла к сведению информацию о том, что вопрос об использовании нехимических методов дезинсекции находится на этапе проработки. Комиссия согласилась с тем, что результаты любых разработок должны доводиться до сведения ИКАО и, в соответствующих случаях, Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Комиссия поддержала предложение о продолжении работ в области нехимической дезинсекции, но при этом также отметила, что химические дезинсектанты, если они используются в соответствии с инструкциями и указаниями ВОЗ, в целом считаются безопасными и эффективными, и они будут по-прежнему использоваться. Тем не менее сохраняется обеспокоенность относительно ее влияния на здоровье пассажиров и экипажа. Комиссию проинформировали о том, что "воздушная завеса", которая по-прежнему рассматривается в качестве потенциальной альтернативы, предназначена для использования только в районах входных дверей, а для остальных дверей предлагается использовать сетки. В настоящее время проводится обнадеживающее научное исследование в области использования как "воздушной завесы", так и сеток. Комиссия также согласилась с тем, что ИКАО следует обратиться к ВОЗ с просьбой включить вопрос о методах нехимической дезинсекции в программу работы недавно созданной Консультативной группы по борьбе с переносчиками инфекции.

38.2 Рассматривая представленный Индонезией документ А38-WP/225, посвященный деятельности по наращиванию потенциала в области развития людских ресурсов для воздушного транспорта, осуществляемой Центром развития людских ресурсов для воздушного транспорта (ATHRDC) министерства транспорта Индонезии, Комиссия приняла к сведению информацию о прогрессе, достигнутом Индонезией в этой области. В отношении приоритизации деятельности по наращиванию потенциала в области развития людских ресурсов и оказанию содействия и координации этих видов деятельности Комиссия отметила, что в значительной степени это входит в компетенцию регионов и отдельных государств.

38.3 Информационные документы были представлены Непалом (WP/139) и Межгосударственным авиационным комитетом (WP/224).

38.4 Комиссия рассмотрела представленные Венесуэлой (Боливарианской Республикой) рабочие документы А38-WP/156 и 257, в которых содержится предложение о создании электронной среды обучения для организации онлайн-курсов ИКАО, нацеленных на повышение уровня безопасности полетов, а также о разработке инструктивных указаний по составлению учебных программ, посвященных системе управления безопасностью полетов (СУБП) в виде типовых учебно-методических разработок (ТУМР). Признавая важность и преимущества методики дистанционного обучения, Комиссия приняла к сведению информацию о прогрессе, достигнутом Венесуэлой в этой области. Комиссия также отметила, что в настоящее время ИКАО разрабатывает комплексный онлайн-аудиторный курс по управлению безопасностью полетов, проведение которого будет начато во II квартале 2014 года.

38.5 Комиссия также рассмотрела представленный Индонезией документ А38-WP/174, в котором содержится предложение о том, чтобы ИКАО организовала для государств-членов курсы подготовки по материалам Приложений ИКАО. Секретарь проинформировал Техническую

комиссию о том, что по отдельным Приложениям конкретную подготовку ИКАО не проводит, однако имеются компьютеризированные курсы подготовки по Универсальной программе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в рамках которой рассматриваются все критические элементы (КЭ), а также даются некоторые рекомендации относительно выполнения положений различных Приложений.

38.6 Комиссия рассмотрела представленный Доминиканской Республикой документ A38-WP/148, в котором содержится предложение о проведении оценки специалистов после прохождения ими подготовки, включая определение показателей деятельности, позволяющих оценить эффективность работы специалистов, прошедших подготовку, в эксплуатационных условиях. На основе методики TRAINAIR PLUS было также предложено разработать механизм сбора информации о том, каким образом участники применяют знания, полученные в ходе подготовки, и каким образом проводить оценку эффективности применения знаний, навыков и установок на рабочих местах. Комиссия признала важность оценки эффективности обучения и поддержала рекомендации, изложенные в документе A38-WP/148. Был согласован вопрос о том, что Секретариат обсудит эти рекомендации с руководящим комитетом TRAINAIR PLUS.

38.7 КОСЕСНА представила информационный документ (A38-WP/221 с исправлением № 1).

38.8 Комиссия рассмотрела представленный Индией документ A38-WP/143, в котором Совету предлагается рассмотреть вопрос о пересмотре критериев тома I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"*, относящихся к поверхности ограничения препятствий (OLS), принимая при этом во внимание летно-технические характеристики и расширение навигационных возможностей современных воздушных судов. Комиссия согласилась с тем, что Совету следует инициировать рассмотрение этого вопроса с охватом необходимых технических дисциплин и с учетом последствий для ресурсов.

38.9 Был также представлен документ A38-WP/153, в котором освещается накопленный Индией опыт успешного использования почти параллельных ВПП и рассматривается разработанная Индией предварительная математическая модель для ее использования в будущем. Комиссия поручила Совету рассмотреть вопрос о разработке измененных инструктивных указаний, подлежащих включению в *Руководство по одновременному использованию параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП* (Doc 9643) при условии проведения надлежащей оценки риска.

38.10 Комиссия рассмотрела представленный Республикой Корея документ A38-WP/298, в котором ИКАО предлагается продолжить работу над стандартами для концевых зон безопасности (RESA) посредством изучения данных об авиационных происшествиях и проведения анализа рентабельности. Комиссия подчеркнула, что основное внимание должно быть уделено не только RESA, но и рассмотрению всеобъемлющего подхода к обеспечению безопасности на ВПП, как это предусмотрено текущей программой работы ИКАО, в рамках которой рассматриваются другие средства, такие как системы аварийного торможения и оценка и представление информации о состоянии поверхности ВПП. Было также отмечено, что в некоторых аэропортах мира расширить RESA будет трудно, что обусловлено ограничениями, налагаемыми городской инфраструктурой. Отметив тот факт, что вопрос о RESA включен в программу работы ИКАО на следующий трехлетний период, Комиссия рекомендовала учесть, при необходимости, предложения, представленные Республикой Корея.

38.11 Республика Корея также представила документ A38-WP/302 Revision No. 1 о мерах по предупреждению выезда за пределы ВПП по причине нестабильных заходов на посадку и внесла предложение о включении в *Руководство по утверждению организаций по подготовке летных экипажей* (Doc 9841) положений, касающихся гарантии качества при производстве полетов (FOQA), и информации о дополнительных мерах по обучению летных экипажей. Комиссия приняла к сведению представленную информацию и сделала вывод о том, что Приложение 19, *Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) и вновь опубликованное *Программное руководство по анализу полетных данных* (Doc 10 000) содержат адекватные положения и инструктивный материал по разработке управляемых данными учебных программ с учетом официальной идентификации опасности и процесса уменьшения степени риска.

38.12 Комиссия рассмотрела представленный Индонезией документ A38-WP/151, в котором подчеркивается необходимость обеспечения наличия у государств-членов хорошо подготовленного персонала аэронавигационных служб (ANS). В документе также содержится предложение о разработке требований к выдаче свидетельств персоналу служб аэронавигационной информации (CAI), персоналу по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) и персоналу по разработке схем полетов для их включения в Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*. Комиссия напомнила о том, что в сотрудничестве с Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА) ИКАО разработала рамки компетенции для ATSEP в качестве средства, способствующего обеспечению высокого качества и унификации подготовки персонала в глобальном масштабе. Комиссия не пришла к согласованному мнению относительно того, что имеющиеся данные о безопасности полетов являются достаточным основанием для разработки международных положений о выдаче свидетельств персоналу, который не охватывается дисциплинами, предусмотренными Приложением 1. Комиссия отметила, что отсутствие международных положений о выдаче свидетельств не будет препятствовать разработке государствами или регионами своих собственных национальных требований к сертификации или выдаче свидетельств. Комиссия согласилась с тем, что при наличии ресурсов Совету ИКАО будет предложено идентифицировать наличие данных по безопасности полетов для разработки международных положений, касающихся выдачи свидетельств специалистам по дисциплинам, которые в настоящее время не охватываются Приложением 1.

38.13 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A38-WP/252, в котором обращается внимание на серьезную угрозу, создаваемую лазерными эмиттерами для безопасности полетов гражданской авиации и авиационной безопасности. В документе отмечается, что увеличение количества случаев, связанных с использованием лазеров, требует принятия глобальных действий по уменьшению степени риска, обусловленного нерегулируемым использованием лазерных эмиттеров. Комиссия отметила, что в ряде государств принимаются меры по уменьшению степени риска, создаваемого лазерными эмиттерами, и что в этой области можно достичь намного большего, особенно в сфере принятия соответствующих юридических мер против нарушителей в рамках соответствующего уголовного права. Тем не менее Комиссия согласилась с тем, что, если ИКАО потребуются рассмотреть дополнительные вопросы, эту задачу следует передать Совету для дальнейшего обсуждения. В связи с этим Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП) предложило оказать помощь с точки зрения ресурсов.

38.14 Комиссия рассмотрела представленный Японией документ A38-WP/359, в котором приводится описание системы руководства действиями в кризисных ситуациях и использования

аварийного оборудования для управления воздушным движением при подготовке к стихийным бедствиям, таким как недавнее цунами, вызванное землетрясением в Японии в 2011 году. В документе Ассамблее предлагается настоятельно рекомендовать государствам обмениваться информацией о передовой практике руководства действиями в кризисных ситуациях, отметить важность и необходимость принятия проактивных мер в отношении таких событий, включая стихийные бедствия, рассмотреть свои рамки, определяющие действия в аварийных ситуациях, и подготовить свое аварийное оборудование для УВД.

38.15 В документе А38-WP/325, представленном Республикой Корея, основное внимание уделяется содержащимся в нескольких Приложениях ИКАО положениям планов действий на случай аварийной обстановки или чрезвычайных обстоятельств. В документе ИКАО предлагается рассмотреть вопрос о разработке всеобъемлющего инструктивного материала для надлежащей разработки планов действий государств в аварийной обстановке (ERP), учитывающих положения всех соответствующих Приложений, в отличие от отдельных положений поставщиков обслуживания, регламентирующих действия в аварийной обстановке.

38.16 Комиссия рассмотрела документ А38-WP/149, представленный Индонезией, в котором содержится информация о расширении возможностей этого государства в области организации эвакуации и более эффективного использования поступающей помощи после стихийного бедствия в районах, подверженных опасности. В документе содержится информация об использовании ориентированных на оказание помощи при стихийных бедствиях аэропортов в рамках программы подготовки аэропортов к стихийным бедствиям (GARD), а ИКАО рекомендуется разработать инструктивный материал по эксплуатационным процедурам для аэропортов, расположенных в зонах, подверженных опасности.

38.17 Учитывая положения документов А38-WP/359, А38-WP/325 и А38-WP/149, а также значительную поддержку государств, отметивших необходимость дальнейшего рассмотрения различных аспектов действий в аварийных ситуациях, Комиссия согласилась с тем, что Совету следует инициировать деятельность по дальнейшему изучению этих вопросов.

38.18 Комиссия рассмотрела представленные Канадой документы А38-WP/132 и А38-WP/364, в которых рассматривается концепция ADS-B космического базирования, в рамках которой предусматривается использовать две доработанные технологии (спутники и ADS-B) для обеспечения наблюдения в целях обслуживания воздушного движения (ОВД) в глобальном масштабе. Реализация этой концепции позволит повысить уровень безопасности полетов и внести значительный вклад в более эффективную организацию воздушного пространства, использование воздушными судами оптимальных высот, предпочитаемых маршрутов и уменьшение расхода топлива в удаленных районах, где размещать наземные средства наблюдения невозможно или практически нецелесообразно. Комиссия отметила, что системам ADS-B космического базирования посвящена рекомендация 1/9 AN-Conf/12 и что эта концепция будет включена в ГАНП, хотя, как отмечалось, в четвертом издании ГАНП ADS-B космического базирования упоминается. Комиссия согласилась с тем, что вопрос о разработке положений и инструктивного материала ИКАО следует передать на рассмотрение Совету, отметив, что эта работа, в максимально возможной степени, должна выполняться на основе характеристик.

38.19 Комиссия рассмотрела представленный Республикой Корея документ А38-WP/326, касающийся сотрудничества гражданских/военных органов. В документе ИКАО предлагается рассмотреть вопрос о проведении соответствующих конференций, на которых можно было бы представить, обсудить и довести до сведения государств-членов информацию о сотрудничестве гражданских/военных органов. Участникам заседания напомнили о том, что в соответствии с

рекомендациями AN-Conf/12 и положениями Сводного заявления о постоянной политике и соответствующей практике ИКАО в области аэронавигации ИКАО уже предприняла действия в регионах, настоятельно рекомендуя государствам улучшить сотрудничество гражданских/военных органов. Комиссия согласилась с тем, что Совету следует дополнительно рассмотреть вопрос о необходимости разработки инструктивного материала по гибкому использованию воздушного пространства (FUA), определению структуры воздушного пространства и обеспечению функциональной совместимости, а также рассмотреть принципы совместного принятия решений (CDM) в рамках совместного использования информации гражданскими и военными органами, а также применять организацию потоков воздушного движения (ATFM) в целях повышения эффективности использования воздушного пространства.

38.20 Информационные документы были представлены Венесуэлой (Боливарианской Республикой) (A38-WP/256), Индией (A38-WP/346, Revision No. 1), Монголией (A38-WP/324), Непалом (A38-WP/117) и Республикой Корея (A38-WP/308).

ДОБАВЛЕНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТАЦИИ И РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

Перечень документации

Документ	Название
Doc 7300	<i>Конвенция о международной гражданской авиации</i>
Doc 9750	<i>Глобальный аэронавигационный план</i>
Doc 9859	<i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>
Doc 9883	<i>Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы</i>
Doc 9935	<i>Доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)</i>
Doc 9952	<i>Годовой доклад Совета, 2010</i>
Doc 9958	<i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 года)</i>
Doc 9975	<i>Годовой доклад Совета, 2011</i>
Doc 10001	<i>Годовой доклад Совета, 2012</i>
Doc 10004	<i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i>
Doc 10007	<i>Доклад Двенадцатой Аэронавигационной конференции (2012)</i>

Перечень рабочих документов

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
26	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 гг.			A38-WP/375	A38-WP/410
27	Безопасность полетов. Политика	A38-WP/84	Литвой от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем	A38-WP/377	A38-WP/410
		A38-WP/92			
		A38-WP/98	Соединенными Штатами Америки		
		A38-WP/102	Соединенными Штатами Америки, Бразилией		
		A38-WP/173	Австралией		

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A38-WP/191 Revision No. 1	КАНСО		
		A38-WP/213	54 Договаривающимися государствами – членами АКГА		
		A38-WP/223	Бразилией при поддержке других государств – членов ЛАКГА		
		A38-WP/249	Доминиканской республикой		
		A38-WP/280 Revision No. 1	Республикой Корея		
		A38-WP/296	МФТ		
28	Безопасность полетов. Стандартизация	A38-WP/77	Литвой от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем	A38-WP/379	A38-WP/410
		A38-WP/82			
		A38-WP/96	Соединенными Штатами Америки		
		A37-WP/199	Венесуэлой		
		A38-WP/200	Китайской Народной Республикой		
		A38-WP/206 Revision No. 1	КАНСО		
		A38-WP/255 Revision No. 1 (F)	Венесуэлой		
		A38-WP/329	Российской Федерацией		
29	Безопасность полетов. Мониторинг и анализ	A38-WP/50		A38-WP/388	A38-WP/410
		A38-WP/85 с исправлением № 1	Литвой от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем		
		A38-WP/91			

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A38-WP/110 Revised	ИАТА		
		A38-WP/111	Соединенными Штатами Америки		
		A38-WP/137 с исправлением № 1	Сингапуром		
		A38-WP/147	Бразилией от имени 12 членов Латиноамериканской системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) при поддержке остальных 10 государств – членов ЛАКГА		
		A38-WP/150	Доминиканской Республикой		
		A38-WP/205	Сингапуром		
		A38-WP/209	Венесуэлой		
		A38-WP/284	Республикой Корея		
		A38-WP/304	Колумбией		
		A38-WP/309 с исправлением № 1	Ямайкой		
30	Безопасность полетов. Поддержка внедрения	A38-WP/35		A38-WP/389	A38-WP/411
		A38-WP/66			
		A38-WP/90			
		A38-WP/101 с исправлением № 1	Соединенными Штатами Америки		
		A38-WP/125	ИАТА		
		Revision No. 1			
		A38-WP/126	ИАТА		
		A38-WP/142	ИАТА		
		A38-WP/155	Индонезией		
		A38-WP/196	Аргентиной		
		A38-WP/215	54 Договаривающимися государствами – членами АКГА		
		A38-WP/229	Доминиканской Республикой		

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A38-WP/231	Бразилией от имени государств – членов ЛАКГА		
		A38-WP/259	22 государствами – членами ЛАКГА		
		A38-WP/323	Японией		
		A38-WP/339	Колумбией		
		A38-WP/352	Вьетнамом		
31	Безопасность полетов. Возникающие вопросы	A38-WP/36		A38-WP/390	A38-WP/411
		A38-WP/37			
		A38-WP/65			
		A38-WP/69	Исламской Республикой Иран		
		A38-WP/72	Литвой от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем		
		A38-WP/99	Соединенными Штатами Америки		
		A38-WP/122 с исправлениями № 1 и 2 (E, R)	МАК		
		A38-WP/140	Соединенными Штатами Америки		
		A38-WP/145	Соединенными Штатами Америки		
		A38-WP/189	МАК		
		A38-WP/220 Revised	Венесуэлой		
		A38-WP/238	ИККАИА		
		A38-WP/245 Revision No. 1 (E, A)	МФТ и ИФАЛПА		
		A38-WP/263 с исправлением № 1	Турцией		
		A38-WP/264 с исправлением № 1	Турцией		
		A38-WP/285	Государствами – членами CASSOS		
		A38-WP/287	МФТ		
		A38-WP/354	22 государствами – членами ЛАКГА		

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
32	Аэронавигация. Политика	A38-WP/39		A38-WP/393	A38-WP/411
		A38-WP/79	Литвой от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем		
		A38-WP/81	Литвой от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем		
		A38-WP/135	Соединенными Штатами Америки		
		A38-WP/194	Китаем		
		A38-WP/218	Российской Федерацией		
		A38-WP/274	Японией		
		A38-WP/278 с исправлением № 1 (R)	МАК		
		A38-WP/283	Российской Федерацией		
		A38-WP/310	МСА		
33	Аэронавигация. Стандартизация	A38-WP/127 Revised	ИАТА	A38-WP/394	A38-WP/411
		A38-WP/208	Российской Федерацией		
		A38-WP/266	Объединенными Арабскими Эмиратами		
		A38-WP/311	Российской Федерацией		
		A38-WP/336	МСА		
34	Аэронавигация. Мониторинг и анализ	A38-WP/86		A38-WP/395	A38-WP/412
		A38-WP/87			
		A38-WP/89			
		A38-WP/97 с исправлением № 1	Соединенными Штатами Америки и Канадой		
		A38-WP/216	КАНСО		

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A38-WP/356	АКГА от имени 54 государств Африки		
		A38-WP/363	Канадой		
35	Аэронавигация. Поддержка внедрения	A37-WP/88		A38-WP/398	A38-WP/413
		A38-WP/162	Сингапуром		
		A38-WP/195	КАНСО		
		Revised			
		A38-WP/211	54 Договаривающимися государствами – членами АКГА		
		A38-WP/212	54 Договаривающимися государствами – членами АКГА		
		A38-WP/247	АСЕКНА		
		Revision 1 (F)			
		A38-WP/253	АСЕКНА		
		Revision 1 (F)			
		A38-WP/259	22 государствами – членами ЛАКГА		
		A38-WP/312	Колумбией		
		A38-WP/355	22 государствами – членами ЛАКГА		
36	Аэронавигация. Возникающие вопросы	A38-WP/121	Непалом	A38-WP/399	A38-WP/413
		A38-WP/243	Венесуэлой		
		A38-WP/265	Объединенными Арабскими Эмиратами		
		A38-WP/337	Российской Федерацией		
37	Ход выполнения Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)	A38-WP/67		A38-WP/400	A38-WP/413

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A38-WP/213	54 Договаривающимися государствами – членами АКГА		
		A38-WP/214	54 Договаривающимися государствами – членами АКГА		
		A38-WP/353 Revision No. 1 (E, F)	Нигером		
38	Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией	A38-WP/38		A38-WP/401	A38-WP/413
		A38-WP/132	Канадой		
		A38-WP/143	Индией		
		A38-WP/148	Доминиканской Республикой		
		A38-WP/149	Индонезией		
		A38-WP/151	Индонезией		
		A38-WP/153	Индией		
		A38-WP/156	Венесуэлой		
		A38-WP/174	Индонезией		
		A38-WP/225	Индонезией		
		A38-WP/252	Объединенными Арабскими Эмиратами		
		A38-WP/257	Венесуэлой		
		A38-WP/298	Республикой Корея		
		Revision No. 1 (E)			
		A38-WP/302	Республикой Корея		
		Revision No. 1 (E)			
		A38-WP/325	Республикой Корея		
		A38-WP/326	Республикой Корея		
		A38-WP/359	Японией		
		A38-WP/364	Канадой		

ISBN 978-92-9249-672-2



9

789292

496722