

АССАМБЛЕЯ 35-я сессия

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2004 года

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Доклад



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

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjou, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25; E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22; E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 11 331-5896; Facsimile: +91 11 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Via Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 7 4857 1111; Facsimile: +421 7 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo e: ssec.ventasoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

11/06

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
МОНРЕАЛЬ, 28 СЕНТЯБРЯ – 8 ОКТЯБРЯ 2004 ГОДА
ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
Общий раздел	1
Повестка дня и организация работы	1
Доклад по пунктам повестки дня	
Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2001, 2002 и 2003 годы	3
Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы.....	4
Пункт 22 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации	5
Пункт 23 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	37
Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО.....	44
Пункт 24.1 повестки дня. Защита источников и свободное распространение информации о безопасности полетов	48
Пункт 24.2 повестки дня. Ход реализации программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)	51
Пункт 24.3 повестки дня. Программа повышения уровня безопасности полетов	53
Пункт 25 повестки дня. Глобальные нормы проектирования воздушных судов.....	54
Пункт 26 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию	56
Добавление. Перечень документации и рабочих документов, относящихся к работе Технической комиссии	A-1

Перечень резолюций

22/1 (присвоен новый номер A35-14)	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	6
23/1 (присвоен новый номер A35-15)	Сводное заявление о постоянной политике и практики ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВДО и области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)).....	37
24/1 (присвоен новый номер A35-16)	О разработке технических требований, касающихся систем бортовых самописцев полетных данных	45
24/2 (присвоен новый номер A35-17)	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации	48

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

Общий раздел

1. Техническая комиссия провела пять заседаний в период с 1 по 6 октября 2004 года.
2. Г-н Э. Преза (Ангола) был избран председателем на 4-м пленарном заседании Ассамблеи. На 2-м заседании Комиссии первым заместителем председателя был избран г-н Е. Санчес Ара (Аргентина), кандидатура которого была выдвинута Австралией. Вторым заместителем председателя был избран г-н М. аль-Алави (Саудовская Аравия), кандидатура которого была выдвинута Сингапуром.
3. На одном или нескольких заседаниях Комиссии присутствовали представители 175 Договаривающихся государств и 36 делегаций со статусом наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии был г-н У.Р. Восс, директор Аэронавигационного управления. Г-н М.К.Ф. Хейл, заместитель директора Аэронавигационного управления, выполнял обязанности заместителя секретаря. Функции помощника секретаря выполняла г-жа Дж. Бэйкон. Кроме того, в работе Комиссии оказывали помощь:

- г-н А. Рао, начальник Секции аэродромов, воздушных трасс и наземных средств (AGA);
- г-н К.Э. Фростелл, начальник Секции расследования и предотвращения авиационных происшествий (AIG);
- г-н А. Павлович, начальник Секции аэронавигационной информации и карт (AIS/MAP);
- г-н В. Галотти, начальник Секции организации воздушного движения (ATM);
- г-н В. Яцук, исполняющий обязанности начальника Секции связи, навигации и наблюдения (CNS);
- д-р К. Курдт-Кристиансен, начальник Секции авиационной медицины (MED);
- д-р О. Турпенен, начальник Метеорологической секции (MET);
- г-н Дж.У. Херпст, начальник Секции полетов и летной годности (OPS/AIR);
- г-н П. Лами, начальник Секции свидетельств и подготовки персонала (PEL/TRG);
- г-н Х. Белаи, начальник Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SOA)

и другие сотрудники Секретариата.

Повестка дня и организация работы

5. Ассамблея согласилась с тем, что протоколы Технической комиссии во время 35-й сессии Ассамблеи вестись не будут.

6. Комиссия рассмотрела следующие пункты повестки дня:

- Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2001, 2002 и 2003 годы.
- Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы.
- Пункт 22 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации.
- Пункт 23 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).
- Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП).
- Пункт 24.1 повестки дня. Защита источников и свободное распространение информации о безопасности полетов.
- Пункт 24.2 повестки дня. Ход реализации программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT).
- Пункт 24.3 повестки дня. Программа повышения уровня безопасности полетов.
- Пункт 25 повестки дня. Глобальные нормы проектирования воздушных судов.
- Пункт 26 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию.

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 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы

7:1 Пленарное заседание передало Технической комиссии для рассмотрения касающиеся аэронавигации части годовых докладов Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы и дополнительного доклада за первые шесть месяцев 2004 года (Дос 9786, 9814, 9862 и дополнение).

7:2 Комиссия приняла к сведению, без замечаний, информацию о проделанной за последние три года работе в области аэронавигации, представленную в главе II и соответствующих частях главы I годовых докладов Совета за 2001, 2002 и 2003 годы и в дополнительном докладе за первые шесть месяцев 2004 года.

Усовершенствованная система управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS): внедрение требований к наблюдению и управлению в европейских аэропортах

7:3 Техническая комиссия рассмотрела представленный Нидерландами от имени Европейского сообщества и его государств-членов документ A35-WP/128, касающийся аспектов выполнения эксплуатационных и технических требований, содержащихся в *Руководстве по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)* (Дос 9830) ИКАО. Комиссия приняла к сведению намерение государств – членов Европейского сообщества рекомендовать использовать упомянутое выше Руководство и предложила Совету ИКАО содействовать его использованию с целью внедрения технических требований к функциям наблюдения и управления, а также поддерживать использование Руководства в целях разработки процедур A-SMGCS.

Реализация концепции "Единое европейское небо"

7:4 Техническая комиссия рассмотрела представленный Нидерландами от имени Европейского сообщества и его государств-членов документ A35-WP/129, касающийся достигнутого прогресса в реализации концепции "Единое европейское небо". Комиссия приняла к сведению намерение государств – членов Европейского сообщества внедрить концепцию "Единое европейское небо" и предложила Совету предпринять необходимые шаги в целях поддержки осуществления этой программы и поощрять требующиеся меры по интеграции ее внедрения в Европе с соседними регионами, а также рассмотреть возможность реализации этой европейской инициативы в других регионах. Комиссия отметила, что данная инициатива была рассмотрена на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года), и Аэронавигационная конференция приняла рекомендацию 4/4. Соответственно, ИКАО следит за ходом реализации проекта "Единое европейское небо" на предмет его возможного использования в других однородных регионах или на глобальном уровне.

Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы

8:1 Пленарное заседание передало Технической комиссии для рассмотрения касающиеся аэронавигации части бюджета по программам Организации на 2005, 2006 и 2007 годы (A35-WP/20, исправления № 1 и 2 и добавление № 1).

8:2 Секретарь представил части бюджета по программам Организации на 2005, 2006 и 2007 годы, которые были переданы Технической комиссии пленарным заседанием. Он подчеркнул, что программа в области аэронавигации является эффективным инструментом обеспечения безопасности полетов. Было указано, что ввиду сокращения бюджета на следующий трехлетний период, было сочтено необходимым сместить акценты программы таким образом, чтобы Организация предоставляла Договаривающимся государствам максимально полезные услуги в ближнесрочной перспективе. В этой связи бюджет отражал смещение приоритетов с разработки новых на содействие выполнению существующих Стандартов. Данное предложение также включало меры по интеграции работ в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в качестве составной части бюджета Регулярной программы. Было подчеркнуто, что, как считалось, путем переориентации программы ИКАО сможет наилучшим образом удовлетворять наиболее острые потребности мирового сообщества гражданской авиации в области безопасности полетов.

8:3 Комиссия подчеркнула важность безопасности полетов и вклад Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в решение этой задачи, а также вытекающую необходимость для Генерального секретаря придать данной программе соответствующий приоритетный характер в бюджете.

8:4 Комиссия выразила свою поддержку смещению приоритетов с разработки новых на содействие выполнению существующих Стандартов.

8:5 Техническая комиссия согласилась передать главы II и VIII предлагаемого бюджета Организации на 2005, 2006 и 2007 годы.

Пункт 22 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации

22:1 Техническая комиссия рассмотрела сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации (резолюция А33-14 и добавления А–Х), и предлагаемые к ней поправки, представленные в документе А35-WP/8.

22:2 Комиссия также рассмотрела содержащие предлагаемые поправки к резолюции А33-14 документ А35-WP/109, представленный Соединенными Штатами Америки, и документ А35-WP/114, представленный Российской Федерацией. В документе А35-WP/109 Соединенные Штаты Америки вновь подтвердили многолетнюю политику ИКАО в отношении того, что делимитация воздушного пространства, в котором обеспечивается обслуживание воздушного движения, должна основываться на эксплуатационных и технических соображениях. Комиссия согласилась с тем, что воздушное пространство не должно разбиваться на сегменты по причинам, в основе которых не лежат технические и эксплуатационные аспекты, а также соображения безопасности и эффективности полетов, и одобрила предложенные в документе А35-WP/109 поправки к добавлению N резолюции А33-14, добавив слово "эффективности" в п. 2 постановляющей части.

22:3 Документ А35-WP/114, представленный Российской Федерацией, касался политики формулирования Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), изложенной в добавлении А к резолюции А33-14, и изменения к пересмотренному сводному заявлению о постоянной политике ИКАО и связанным с ней правилам, касающимся непосредственно аэронавигации, представленному Секретариатом в документе А35-WP/8. Поддерживая стремление уделять основное внимание положениям SARPS, определяющим требования к системам в целом, их функциям и характеристикам, в предложении Российской Федерации выражалась поддержка необходимости сохранения детальных технических спецификаций, касающихся сложных аэронавигационных систем, в виде части SARPS в добавлениях к Приложениям.

22:4 После детального рассмотрения предложений, представленных в документах А35-WP/8 и А35-WP/114, Комиссия согласилась с тем, что SARPS для сложных аэронавигационных систем должны содержать общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к системам в целом, их функциям и характеристикам и обеспечивающие необходимые уровни безопасности полетов и интероперабельности. Применительно к таким системам любые технические спецификации, необходимые для выполнения этих требований, должны содержаться в добавлениях к Приложениям и, насколько это возможно, ограничиваться по своему объему. На эти технические спецификации будет по-прежнему распространяться укороченная процедура принятия, которая в настоящее время предусмотрена в п. 6 постановляющей части резолюции А33-14. Комиссия также согласилась с тем, что любые соответствующие детальные технические спецификации, которые будут обеспечивать способ выполнения SARPS, должны размещаться в отдельных документах. Таким образом будет создана трехуровневая иерархия требований и спецификаций для сложных аэронавигационных систем, т. е. "базовые" SARPS, включающие в себя общие требования высокого уровня в Приложениях, технические требования в добавлениях к Приложениям и соответствующие подробные технические спецификации в отдельных документах, публикуемых ИКАО или другими организациями.

22:5 Комиссия, используя процедуры и принципы, рекомендованные Советом, согласилась с необходимостью изменения названия резолюции и добавлений А, Н, М, N и О по следующим причинам:

- a) **название** – привести в соответствие название резолюции с резолюциями Ассамблеи аналогичного характера;
- b) **добавление А, пп. 3 и 6 постановляющей части и правило 1, связанное с вышеизложенными положениями** – устранить различия в статусе подробных технических требований, касающихся Стандартов и Рекомендуемой практики;
- c) **добавление Н, п. 2 постановляющей части** – внесение новых подпунктов b) и d) и поправок в существующие пункты b) и c) и правила 2, 3 a) и b), 4 и 5, связанные с вышеизложенными положениями, с целью отразить существующее положение в области авиационной подготовки, в которой государства в настоящее время больше занимаются осуществлением надзора за подготовкой, предоставляемой коммерческими организациями, а не ее непосредственным предоставлением;
- d) **добавление М, последний пункт преамбулы и пп. 2 и 3 постановляющей части** – текст на русском языке остается без изменений;
- e) **добавление N, название, п. 1 постановляющей части, новый п. 2 постановляющей части и правило 2, связанное с вышеизложенными положениями** – дать четкие причины любой сегментации воздушных пространств; и
- f) **добавление О, четвертый пункт преамбулы и пп. 1, 2 и 6 постановляющей части** – в соответствии с поправкой 17 к Приложению 12 "Поиск и спасание".

22:6 Вышеупомянутые поправки внесены в резолюцию 22/1.

22:7 Техническая комиссия представляет для принятия пленарным заседанием резолюцию 22/1 и добавления А–Х включительно, которые в соответствии с действующей практикой заменяют резолюцию А33-14 и добавления А–Х включительно.

РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ

Резолюция 22/1

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 33-й сессии Ассамблеи было принято Ассамблеей в резолюции А33-14 с добавлениями А–Х включительно,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А33-14 с добавлениями А–Х включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 35-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что настоящим заменяется заявление о постоянной политике, содержащееся в резолюции А33-14,

1. *постановляет*:

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике Организации и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 35-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 А33-14 с добавлениями А–Х включительно.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* Организации предлагается принимать и изменять Международные стандарты, Рекомендуемую практику и Правила и указываются цель и существо вопросов, с которыми связаны эти действия, и что в статьях 38, 54, 57 и 90 содержатся дополнительные соответствующие положения,

принимая во внимание, что Ассамблея считает целесообразным выработать определенные принципы, которыми следует руководствоваться при осуществлении этих положений Конвенции,

принимая во внимание, что термины "Стандарт" и "Рекомендуемая практика" имеют следующие значения:

- a) *Стандарт* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого считается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции;
- b) *Рекомендуемая практика* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции,

постановляет:

1. в SARPS и PANS по мере необходимости вносятся поправки, с тем чтобы отразить изменения в требованиях и методах и тем самым, помимо всего прочего, обеспечить надежную основу для осуществления регионального планирования и предоставления средств и обслуживания;

2. с учетом предшествующего пункта необходимо обеспечить высокую степень постоянства SARPS, с тем чтобы Договаривающиеся государства имели возможность обеспечить постоянство своих национальных правил. Исходя из этого, следует вносить только те изменения, которые имеют значение для безопасности, регулярности и эффективности, а также вносить только те редакционные поправки, которые имеют существенное значение;

3. тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и сжатым языком. SARPS, касающиеся сложных аэронавигационных систем, включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к системам, их функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности и интероперабельности. Любые спецификации по таким системам, необходимые для обеспечения соответствия этим требованиям, представляются в виде добавлений к Приложениям. Любые связанные с ними подробные технические спецификации помещаются в отдельные документы, а в Приложениях даются ссылки на них в виде примечаний;

4. при разработке SARPS, правил и инструктивного материала ИКАО следует использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных авиационных организаций-разработчиков стандартов. В тех случаях, когда Совет считает это целесообразным, документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями-разработчиками стандартов;

5. в пределах соответствия требованиям безопасности и регулярности стандарты, регламентирующие предоставление средств и обслуживания, отражают правильное соотношение между эксплуатационными требованиями к таким средствам и обслуживанию и экономическими последствиями их предоставления;

6. прежде чем Совет примет решение по предложениям относительно изменения SARPS и PANS, проводятся консультации с Договаривающимися государствами, за исключением случаев, когда Совет сочтет необходимым принять срочные меры. Кроме того, при условии проведения надлежащей проверки и апробации технические требования, касающиеся сложных систем, могут быть приняты Советом без проведения консультаций с государствами. Однако такой материал предоставляется государствам по запросу;

7. даты начала применения поправок к SARPS и PANS устанавливаются с таким расчетом, чтобы у Договаривающихся государств оставалось достаточно времени для претворения их в жизнь;

8. даты начала применения поправок к Приложениям и PANS устанавливаются таким образом, чтобы Договаривающимся государствам не нужно было изменять свои национальные правила более двух раз в календарном году, если этого не потребуют исключительные обстоятельства. В порядке применения вышесказанного, когда это практически возможно, любое Приложение или документ PANS не должны изменяться чаще, чем один раз в календарный год.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечить полное соответствие положений SARPS и PANS. Кроме того, Совету следует принять меры для совершенствования обработки, представления и повышения действенности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и другие соответствующие положения, особенно касающиеся сложных систем и их вида применения. С этой целью Совету следует содействовать разработке и обновлению общих требований к системам, их функциям и характеристикам. Совету следует продолжать изыскивать наиболее подходящие средства разработки, оформления и распространения технических спецификаций для сложных систем.

2. Договаривающиеся государства должны предоставлять полные и подробные замечания по предложениям относительно изменения SARPS и PANS или по крайней мере высказать свое согласие или несогласие с их существом. Для этого они должны располагать не менее чем трехмесячным сроком. Кроме того, Договаривающиеся государства необходимо по крайней мере за 30 дней уведомлять о намерении утвердить или принять подробные материалы, по которым консультации с ними не проводились.

3. Договаривающиеся государства должны иметь в своем распоряжении полных три месяца для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении даты представления уведомлений о несогласии Совет должен учитывать время, необходимое для направления государствам принятых поправок и для получения от них уведомлений.

4. При применении положения п. 8 постановляющей части выше Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере шесть месяцев.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

Ассамблея,

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

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

постановляет:

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

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

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ С

Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

Ассамблея,

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

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

постановляет:

1. группы экспертов создаются при Аэронавигационной комиссии в тех случаях, когда необходимо ускорить решение узкоспециализированных технических проблем, которые Аэронавигационная комиссия не может должным образом и быстро разрешить другими установленными путями;

2. полномочия и программы работы групп экспертов определяются четко и ясно, а группы экспертов обязаны их соблюдать;

3. периодически рассматривается ход работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии и упраздняются группы экспертов, как только будет выполнена поставленная перед ними задача. Существование группы экспертов свыше четырех лет допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы.

**Правило, связанное с
вышеизложенными положениями**

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

ДОБАВЛЕНИЕ D

**Применение Стандартов и
Рекомендуемой практики (SARPS) и
Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство обязано сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое Договаривающееся государство, которое считает невозможным придерживаться во всех отношениях какого-либо международного стандарта или правила и которое считает необходимым принять отличающиеся от них правила и практику, обязано немедленно уведомить об этом ИКАО,

принимая во внимание, что важно использовать все имеющиеся средства Организации для поощрения и поддержки Договаривающихся государств в деле преодоления трудностей, встречающихся при применении SARPS и PANS,

постановляет:

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS;
2. различия между правилами и практикой Договаривающихся государств и положениями SARPS и PANS контролируются с целью содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности и регулярности международной аэронавигации или несовместимы с целями международных стандартов.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. При поощрении и поддержке Договаривающихся государств в деле применения SARPS и PANS Совету следует использовать все имеющиеся средства, включая ресурсы Штаб-квартиры, региональных бюро ИКАО и Программы развития ООН.

2. Договаривающимся государствам следует продолжить, а где необходимо – активизировать работу по применению в своих функциональных учреждениях правил и процедур,

согласующихся с существующими SARPS и PANS. В связи с этим Договаривающимся государствам следует рассмотреть возможность улучшения методов, применяемых ими для реализации положений SARPS и PANS, если такие усовершенствования могли бы ускорить или упростить эти методы или сделать их более эффективными.

3. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Получаемые уведомления о различиях с SARPS следует незамедлительно публиковать в дополнениях к соответствующим Приложениям. Следует также просить Договаривающиеся государства публиковать в своих сборниках аэронавигационной информации любые существенные различия с SARPS и PANS.

4. В процессе контроля за различиями с SARPS и PANS Совету следует запрашивать информацию у Договаривающихся государств, которые не представили или представили неполные сведения Организации о применении SARPS. Кроме того, Совету также следует просить Договаривающиеся государства, которые еще не опубликовали в своих сборниках аэронавигационной информации сведения о применении SARPS и PANS, опубликовать их.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Технические руководства и циркуляры ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что обновленный инструктивный материал по техническим вопросам, представляемый через ИКАО, оказывает исключительно ценную помощь администрациям при разработке планов проведения в жизнь Стандартов и Рекомендуемой практики, Правил аэронавигационного обслуживания и региональных планов,

принимая во внимание, что в равной степени важно предусмотреть соответствующий технический инструктивный материал при подготовке и повышении квалификации эксплуатационного персонала, как этого требует технический прогресс, и тем самым улучшить качество обслуживания и повысить уровень безопасности полетов,

принимая во внимание, что нет иной соответствующей возможности обеспечить такой инструктивный материал в международном масштабе, кроме как под эгидой ИКАО,

принимая во внимание, что сохранение существующих руководств ИКАО и разработка новых руководств и циркуляров, по мере целесообразности, являются крупномасштабной задачей с точки зрения привлечения к этому необходимых технических и административных сотрудников, что сопряжено с противоречиями в отношении очередности задач и потребует специальных мероприятий, связанных с возможностями Секретариата и организацией издательской работы,

постановляет, что первоочередное внимание уделяется дальнейшему обновлению содержания существующих технических руководств ИКАО и разработке дополнительных инструктивных материалов, потребность в которых диктуется техническим прогрессом, что приносит тем самым оптимальную пользу Договаривающимся государствам в их деятельности по

применению Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания, а также при планировании и обеспечении средств и обслуживания.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за осуществлением программы работы над техническими руководствами и циркулярами ИКАО, с тем чтобы обеспечить наличие необходимого инструктивного материала по всем техническим областям.

2. Совету следует изыскивать средства, которые позволят без чрезмерных задержек и нарушения порядка очередности выпуска плановых изданий составлять и публиковать соответствующие технические руководства и циркуляры.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Единицы измерения

Ассамблея,

принимая во внимание, что в интересах безопасности международных воздушных и наземных операций следует осуществить унификацию единиц измерения,

принимая во внимание, что важно использовать в аэронавигационных изданиях ИКАО стандартные единицы измерения в единообразной форме,

принимая во внимание, что в четвертом издании Приложения 5 предусматривается использование стандартной системы единиц измерения в воздушных и наземных операциях международной гражданской авиации на основе Международной системы единиц измерения (СИ), при этом отдельные единицы, не принадлежащие к системе единиц СИ, разрешается использовать в одних случаях постоянно и в других временно,

постановляет:

1. Договаривающимся государствам предлагается привести национальные правила и практику в соответствие с положениями Приложения 5 по возможности скорее;

2. во всех аэронавигационных изданиях ИКАО единицы измерения указываются в единицах, предусмотренных в Приложении 5, где приводятся соответствующие единицы.

ДОБАВЛЕНИЕ G

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

Ассамблея,

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

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

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

постановляет:

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ H

Авиационная подготовка

Ассамблея,

принимая во внимание, что удовлетворительное обеспечение и функционирование наземных средств и служб, а также применение SARPS и PANS зависят от высокого уровня подготовки личного состава,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства испытывают трудности в этих вопросах вследствие недостатка должным образом подготовленного личного состава,

принимая во внимание, что необходимы особые усилия с целью повышения уровня личного состава и оказания помощи Договаривающимся государствам для удовлетворения их потребностей в области подготовки личного состава,

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

постановляет:

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются в деле обеспечения высокого уровня подготовки авиационного персонала, и в частности тех, кто занимается предоставлением обслуживания и эксплуатацией технических средств в международной воздушной навигации. С этой целью, как часть своей регулярной программы работы, Организация постоянно осуществляет программу подготовки личного состава, которая называется программой ИКАО по авиационной подготовке*;

2. Программа ИКАО по авиационной подготовке основывается на следующих принципах:

- a) авиационная подготовка является ответственностью Договаривающихся государств;
- b) Организации следует уделить первоочередное внимание разработке программ, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью;
- c) необходимо поощрять и поддерживать взаимопомощь Договаривающихся государств в деле подготовки авиационного персонала, особенно в тех вопросах, где недостаточная подготовка может отрицательно сказаться на безопасности, регулярности международной аэронавигации и авиационной безопасности;
- d) Организации следует консультировать Договаривающиеся государства по вопросам эксплуатационного надзора за учебно-тренировочными средствами;
- e) Организации не следует принимать участие в деле практического использования учебно-тренировочных средств, а следует поддерживать и консультировать эксплуатантов таких средств.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Путем разработки технических требований и инструктивного материала, проведения учебных семинаров, а также путем непосредственных рекомендаций и консультаций Совету следует оказывать помощь Договаривающимся государствам в деле:

- a) стандартизации, насколько это практически осуществимо, учебных программ, методики и содержания учебных курсов и введения необходимых положений о проведении экзаменов и выдаче свидетельств;

* Помощь, которую оказывает ИКАО в рамках Программы развития ООН и других программ, регулируется резолюциями A16-7 и A26-16.

- b) приведения уровня подготовки к уровню международных стандартов;
 - c) применения указанных выше в подпунктах а) и б) критериев для обеспечения большего единообразия в действующих правилах и процедурах.
2. Следует постоянно уделять внимание созданию специализированных курсов и курсов усовершенствования по подготовке соответствующих специалистов, требующихся для установки, эксплуатации и наблюдения за техническим состоянием средств и служб.
3. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства установить требования в отношении:
- a) подготовки без отрыва от работы, включая ознакомление с соответствующими условиями эксплуатации, для тех лиц, которым после прохождения начальной подготовки необходимо приобрести практический опыт в реальных эксплуатационных условиях, прежде чем они получают назначение на ответственные оперативные посты; в связи с этим внимание государств следует обратить на возможность использования в полной мере средств различных программ технического сотрудничества и помощи; и
 - b) периодической переподготовки, в частности, в связи с внедрением нового оборудования, правил или техники.
4. Совету следует просить Договаривающиеся государства предоставлять для распространения среди других государств информацию о типах курсов авиационной подготовки, которые они организуют или которые имеются так или иначе в их государствах и на которые принимаются слушатели из других государств, с указанием адреса, по которому можно запросить дополнительные подробности. Точно так же Совету следует направлять Договаривающимся государствам соответствующую информацию об учебных заведениях, которым через ИКАО оказывается помощь и в которые принимаются слушатели из других стран.
5. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам в той степени, насколько это практически возможно, использовать учебные центры, находящиеся в их регионе, для подготовки своего личного состава в тех областях авиации, в которых не существует соответствующих национальных училищ. С этой целью Совету следует рекомендовать государствам, создавать благоприятные условия для граждан других государств данного региона.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Координация научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций в области связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения (CNS/ATM) и аэродромных служб

Ассамблея,

принимая во внимание, что Организация играет полезную роль в деле координирования проводимой научно-исследовательской работы в области CNS/ATM и аэродромных служб,

принимая во внимание, что государствам, проводящим научно-исследовательскую работу, важно своевременно получать от Организации информацию относительно эксплуатационных требований международной гражданской авиации в этих областях,

постановляет поощрять международную координацию научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций в области CNS/ATM и аэродромных служб, не ущемляя в то же время необходимой свободы действий в научно-исследовательской работе.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует уделять надлежащее внимание своевременному определению эксплуатационных требований международной гражданской авиации в области CNS/ATM и аэродромных служб.

2. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства предоставлять Организации текущую информацию о характере и направлениях осуществляемых и планируемых научно-исследовательских проектов, представляющих большой интерес, что позволит Организации следить за этой деятельностью, придавая ей координированный и упорядоченный характер, и предоставлять информацию всем Договаривающимся государствам.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам

Ассамблея,

принимая во внимание, что в общих интересах экономии желательно избегать ненужного дублирования функций, выполняемых оборудованием, которое монтируется на борту воздушных судов, на наземных или космических установках,

принимая во внимание, что, вероятно, будет возможно снизить степень совокупной сложности создаваемого оборудования путем координации общих, функциональных спецификаций нового конкретного оборудования со спецификациями другого оборудования, монтируемого либо на борту воздушных судов, либо на наземных или космических установках,

принимая во внимание, что, как признается, такая координация может тем не менее столкнуться с техническими и эксплуатационными трудностями, и при этом следует учитывать эффективность расходов и необходимость ее постепенного внедрения без чрезмерных затрат,

принимая во внимание, что Аэронавигационная комиссия осуществляла, насколько это необходимо, координационные функции в отношении различной технической деятельности, проводимой под ее контролем, должным образом учитывая информацию, предоставляемую ей государствами,

постановляет, что работа по аэронавигационным системам и подсистемам тесно координируется, при этом должным образом учитывается их взаимосвязь и принимаются во

внимание эксплуатационные требования, предполагаемый технический прогресс, а также соображения эксплуатационной рентабельности.

ДОБАВЛЕНИЕ К

Выработка региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

Ассамблея,

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

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

постановляет:

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

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

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

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за тем, какое влияние оказывает изменение требований на региональные планы, чтобы своевременно определять необходимость их пересмотра.

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

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

4. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы планирования для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

Ассамблея,

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

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

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

постановляет:

1. созываемые Советом региональные аэронавигационные совещания служат главным средством проведения всестороннего разбора и обзоров региональных планов в целях постоянного учета в них новых требований;

2. созыв таких совещаний и их повестки дня определяются существованием конкретных недостатков в региональных планах соответствующих районов или возможностью их возникновения;

3. географический район, подлежащий рассмотрению с учетом существующих и планируемых международных 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 периодичность проведения региональных совещаний в полном объеме.

Правила, связанные с вышензложенными положениями

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять Договаривающиеся государства, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.

2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию, включая перечень основных эксплуатационных требований и критериев планирования, следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за десять месяцев до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

3. Совету следует обеспечивать региональные аэронавигационные совещания соответствующим инструктивным материалом по эксплуатационным и техническим вопросам, связанным с их повесткой дня.

4. Каждому участвующему в совещании Договаривающемуся государству следует до совещания собрать информацию о планах будущих полетов своих авиатранспортных эксплуатантов и своей международной авиации общего назначения, а также о предполагаемых перевозках, осуществляемых другими воздушными судами, внесенными в их реестр, и об общих потребностях этих различных категорий авиации в средствах и обслуживании.

5. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует способствовать разработке для региональных аэронавигационных совещаний, а также в ходе таких совещаний современных критериев планирования, которые позволили бы обеспечить соответствие региональных планов эксплуатационным потребностям и были бы экономически оправданы.

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

ДОБАВЛЕНИЕ М

Осуществление региональных планов

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 28 Конвенции Договаривающиеся государства обязуются, насколько они сочтут это возможным, предоставлять аэронавигационные средства и обслуживание, необходимые для содействия международной аэронавигации,

принимая во внимание, что в региональных планах излагаются потребности в средствах и обслуживании международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что любые серьезные недостатки в порядке осуществления региональных планов могут повлиять на безопасность, регулярность и эффективность международных воздушных сообщений и, следовательно, должны устраняться в возможно кратчайшие сроки,

постановляет:

1. в программах осуществления планов Договаривающихся государств первоочередное внимание уделяется обеспечению тех средств и служб, включая их непрерывную работу, отсутствие которых могло бы серьезно отразиться на международных полетах;
2. выявление, разбор и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в ходе реализации региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;
3. региональные группы планирования и осуществления проектов выявляют проблемы и недостатки, связанные как с самими региональными планами, так и с их выполнением, и предлагают меры по их устранению.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует в полном объеме и быстро информировать каждое Договаривающееся государство о рекомендациях, касающихся обеспечения аэронавигационных средств и обслуживания, которые имеют отношение к данному государству в соответствии с региональными планами.
2. Договаривающимся государствам следует разрабатывать и постоянно обновлять соответствующие планы, включая потребности в персонале, с целью планомерного выполнения тех частей региональных планов, которые имеют к ним отношение.
3. Совету следует организовать контроль за выполнением региональных планов и выпуск периодических отчетов о ходе работ, в которые следует включать информацию о серьезных недостатках в деле выполнения региональных планов.
4. Стороны, пользующиеся аэронавигационными средствами и обслуживанием, должны сообщать о любых серьезных проблемах, с которыми они сталкиваются из-за отсутствия внедрения предусмотренных региональными планами аэронавигационных средств и обслуживания. Эту информацию следует направлять Договаривающимся государствам, отвечающим за их внедрение. По получении таких сообщений этим государствам следует принимать меры по устранению проблем, а в случае непринятия таких мер пользователям следует информировать ИКАО, при возможности, через посредство какой-либо международной организации.
5. Совету следует организовать периодическое рассмотрение серьезных проблем, с которыми сталкиваются пользователи из-за отсутствия внедрения аэронавигационных средств и

обслуживания, и, при необходимости, принятие мер, способствующих скорейшему устранению этих проблем.

ДОБАВЛЕНИЕ N

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 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;

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

* Выражение "воздушные пространства ОВД" включает районы полетной информации, диспетчерские районы и зоны.

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 Организацией.

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

ДОБАВЛЕНИЕ О

Обеспечение поисково-спасательной службы

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что в Приложении 12 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, там, где они обслуживают один и тот же район, и там, где это практически осуществимо, 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 Организацией изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

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

ДОБАВЛЕНИЕ Р

Координация воздушного движения гражданской и военной авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что воздушное пространство, а также многие средства и обслуживание предназначаются для использования как гражданской, так и военной авиацией,

принимая во внимание, что статья 3 d) Конвенции требует, чтобы Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращали должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов,

принимая во внимание, что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблем совместного использования воздушного пространства,

принимая во внимание, что, хотя полное объединение функций контроля за воздушным движением гражданских и военных воздушных судов можно рассматривать как конечную цель, достигнутое улучшение координации во многих государствах уже сейчас обеспечивает подход непосредственно к решению существующих трудностей,

постановляет:

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации;

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

2. Совету следует обеспечить, чтобы вопросы, связанные с координацией использования воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

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

ДОБАВЛЕНИЕ Q

Обеспечение соответствующих аэродромов

Ассамблея,

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

постановляет:

1. Организация следит за техническими требованиями к аэродромам;
2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются воздушные суда;
3. государства осуществляют сертификацию аэродромов;
4. государствам следует обеспечивать внедрение систем управления безопасностью полетов на своих аэродромах.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

- a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития;
- b) информировать Договаривающиеся государства о перспективах развития.

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

ДОБАВЛЕНИЕ R

Наземные и летные испытания радионавигационных средств

Ассамблея,

принимая во внимание важное значение проверки характеристик радионавигационных средств посредством проведения регулярных испытаний,

принимая во внимание, что разработка гораздо более совершенного оборудования для наземных испытаний сведет к минимуму необходимость в летных испытаниях,

постановляет:

1. до возможного появления гораздо более совершенного оборудования для наземных испытаний проверка радионавигационных средств осуществляется путем обычных летных испытаний;
2. в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях следует усовершенствовать радионавигационное наземное оборудование, в том числе соответствующие наземные испытательные и контролирующие устройства, которые позволяли бы определять рабочие характеристики с такой же точностью, как и при летных испытаниях.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. До тех пор, пока не будут разработаны гораздо более совершенные наземные испытательные средства, Договаривающимся государствам следует создавать свои собственные летно-испытательные подразделения, создавать объединенные подразделения совместно с другими государствами или заключать соглашения с государствами или ведомствами, располагающими необходимыми средствами, о проведении этих летных испытаний от их имени.
2. Совету следует и впредь заниматься координацией мероприятий, проводимых Договаривающимися государствами в области регулярных летных испытаний своих радионавигационных средств.
3. Совету в консультации с Договаривающимися государствами, занимающимися разработкой и производством радионавигационных систем, следует изучить все возможные пути усовершенствования наземных испытательных средств в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях.
4. Совету следует направлять Договаривающимся государствам информацию о важных достижениях в области усовершенствования радионавигационного наземного оборудования, а также связанных с ним наземных испытательных и контролирующих устройств в тех случаях, когда эти достижения позволят свести к минимуму необходимость в проведении летных испытаний.

ДОБАВЛЕНИЕ S

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

Ассамблея,

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

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

постановляет, что условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб следует устанавливать в зависимости от требуемой квалификации и степени возложенной на них ответственности.

ДОБАВЛЕНИЕ T

Участие государств в технической работе ИКАО

Ассамблея,

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

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

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ U

Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

Ассамблея,

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

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

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

постановляет:

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

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

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

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

2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально 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 Организации и ее нескольких совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ V

**Сотрудничество Договаривающихся государств
в расследовании некоторых авиационных
происшествий**

Ассамблея,

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

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

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

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

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

постановляет рекомендовать Договаривающимся государствам сотрудничать в расследовании крупных авиационных происшествий или происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью Договаривающиеся государства, 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. Договаривающиеся государства следует поощрять проводить региональные семинары по расследованию авиационных происшествий в целях обмена информацией о законодательных положениях и процедурах расследования каждого государства, распространении сведений и опыта в области организации и методов расследования, наличии экспертов и средств, а также о практике устранения возникающих при расследовании авиационных происшествий трудностей.

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

3. Договаривающимся государствам следует рекомендовать оценивать свои потребности и возможности в области расследования и предотвращения авиационных происшествий в целях разработки программ подготовки для базовых курсов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Следует досконально изучить возможности использования региональных учебных центров для таких курсов, а также применение методики ТРЕЙНЭР, которая позволяет обеспечить стандартизированное на международном уровне обучение.

ДОБАВЛЕНИЕ W

Безопасность полетов и человеческий фактор

Ассамблея,

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

принимая во внимание признанный факт, что человеческий фактор связан с ограниченными возможностями человека в авиации,

принимая во внимание, что поскольку влияние человеческого фактора проявляется в большинстве авиационных происшествий (порядка 70%), существует постоянная потребность в принятии соответствующих мер, направленных на сокращение количества авиационных происшествий,

принимая во внимание, что расширение использования средств автоматизации и внедрения новой техники, влекущее за собой усложнение операций в воздухе и на земле, может привести к дальнейшему обострению проблем человеческого фактора, если своевременно не будет принято соответствующих мер,

принимая во внимание, что в настоящее время в ряде государств осуществляются программы работ по человеческому фактору и накопленный ими опыт следует применять на практике в целях повышения уровня безопасности воздушного транспорта,

принимая во внимание признанный факт, что в целях достижения существенного прогресса в повышении уровня авиационной безопасности необходимо еще более ограничить влияние человеческого фактора на возникновение авиационных происшествий,

постановляет:

1. Договаривающимся государствам следует учитывать соответствующие аспекты человеческого фактора при проектировании или сертификации оборудования и утверждении эксплуатационных правил, а также при подготовке персонала и/или выдаче ему свидетельств;
2. следует поощрять осуществление Договаривающимися государствами широкого сотрудничества и активизацию ими взаимного обмена информацией по проблемам, связанным с влиянием человеческого фактора на безопасность деятельности гражданской авиации;
3. Совету следует обобщать и анализировать опыт государств, а также разрабатывать и внедрять соответствующий материал ИКАО по различным аспектам человеческого фактора.

ДОБАВЛЕНИЕ X

Предоставление обслуживания воздушного движения

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции от Договаривающихся государств требуется организовывать обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве и на аэродромах, в отношении которых установлено, что это необходимо,

принимая во внимание, что согласно Приложению 11 к Конвенции требуется, чтобы Договаривающиеся государства обеспечивали наличие программ ОВД по управлению безопасностью полетов,

принимая во внимание, что совместные усилия Договаривающихся государств могут привести к созданию более эффективной системы организации воздушного движения,

постановляет:

1. в процессе внедрения обслуживания воздушного движения государства добиваются, чтобы такое обслуживание отвечало установленным требованиям к безопасности, регулярности и эффективности полетов международной гражданской авиации;

2. учитывая необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, государства рассматривают возможность предпринятия совместных усилий для внедрения более эффективной организации воздушного пространства, в частности верхнего воздушного пространства;

3. государствам следует добиваться внедрения соответствующим поставщиком обслуживания воздушного движения программ управления безопасностью полетов во всех видах воздушного пространства и на всех аэродромах, где предоставляется обслуживание воздушного движения.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

Подготовка членов обслуживающего экипажа и выдача им свидетельств

22:8 Документ A35-WP/142 был представлен Комиссии Международной федерацией транспортников (МФТ). В этом документе ИКАО предлагалось внести в Приложение 1 базовые

Стандарты, касающиеся аттестации членов обслуживающего экипажа, разработать требования типа PANS к квалификации членов обслуживающего экипажа, а также рассмотреть инструктивный материал, касающийся подготовки членов обслуживающего экипажа в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Комиссия была информирована о существующих требованиях ИКАО, которые касаются обслуживающего экипажа и включают Стандарты Приложения 6, определяющие подготовку членов обслуживающего экипажа в области безопасности полетов и авиационной безопасности, а также ряд руководств и циркуляров по данному вопросу, в том числе часть E-1 (Обслуживающий экипаж) руководства по подготовке ИКАО, которое в настоящее время обновляется. Все делегации, выразившие свои мнения по данному документу, согласились с необходимостью стандартизации требований к обучению членов обслуживающего экипажа и важностью обеспечения того, чтобы они обладали надлежащей квалификацией и подготовкой. Однако мнения разошлись по вопросу о том, следует ли ИКАО разработать стандарты выдачи свидетельств, как это предлагается МФТ. Некоторые делегации считали, что выдача свидетельств членам обслуживающего экипажа будет способствовать улучшению безопасности полетов, и несколько делегаций информировало Комиссию о том, что их государства выдают свидетельства членам обслуживающего экипажа. Другие делегации указали, что они не будут поддерживать предложение МФТ в отношении выдачи свидетельств членам обслуживающего экипажа, поскольку они считают, что существующий подход, который предусматривает стандарты подготовки членов обслуживающего экипажа, является удовлетворительным и что свидетельство не принесет дополнительной пользы с точки зрения безопасности полетов. Учитывая выраженные в ходе обсуждения мнения и пределы, которые накладывают финансовые ограничения на новые задачи ИКАО, Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжить свои усилия по совершенствованию и стандартизации требований к подготовке членов обслуживающего экипажа и обеспечению того, что члены обслуживающего экипажа получают и поддерживают требуемую квалификацию. Однако Комиссия не поддержала предложение МФТ о внесении в Приложение 1 базовых стандартов, касающихся обслуживающего экипажа.

Расширение участия в процессе регионального планирования

22:9 Комиссия рассмотрела также представленный Южной Африкой документ A35-WP/193, в котором предлагалось пересмотреть участие в деятельности групп регионального планирования и создать механизм, позволяющий соответствующим экспертам участвовать в процессе планирования и вносить свой вклад в этот процесс. Комиссия в целом поддерживала любое усовершенствование процессов регионального планирования, основанных на деятельности групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Комиссия признала, что появляющиеся новые международные организации могут вносить полезный вклад в процесс регионального планирования, и отметила, что в настоящее время существуют возможности для таких организаций участвовать в деятельности PIRG в качестве наблюдателей. Комиссия считала, что региональным бюро следует оказать техническую и экономическую поддержку в целях улучшения их возможностей в обеспечении планирования и внедрения аэронавигационной инфраструктуры.

22:10 Комиссия приняла к сведению информацию в представленном Пакистаном документе A35-WP/221 о предоставлении аэронавигационного обслуживания в Пакистане.

Пункт 23 повестки дня. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

23:1 Техническая комиссия рассмотрела сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения CNS/ATM (резолюция А33-15 и добавления А и В), а также предложенные к нему изменения, представленные в документе А35-WP/8.

23:2 Комиссия, руководствуясь рекомендованными Советом процедурами и принципами, согласилась с необходимостью внесения изменений в название резолюции и в добавление В в свете результатов доклада Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003), который включает, в частности рекомендацию о принятии новой глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, нацеленной на развертывание глобальной системы ОрВД и основанной на соответствующих характеристиках будущей системы ОрВД.

23:3 Упомянутые выше изменения были внесены в резолюцию 23/1.

23:4 Техническая комиссия представляет для принятия пленарным заседанием резолюцию 23/1 с добавлениями А и В, которая согласно установившейся практике заменяет резолюцию А33-15 с добавлениями А и В.

**РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ
И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

Резолюция 23/1

**Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО
в области глобальной системы организации воздушного
движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюде
ния/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики и практики ИКАО в области систем CNS/ATM в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования и логически упорядочены,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем CNS/ATM, обновленное по состоянию на день закрытия 35-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области CNS/ATM;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-15.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО является единственной международной организацией, которая в состоянии осуществлять эффективную координацию деятельности в области CNS/ATM во всемирном масштабе,

принимая во внимание, что системы CNS/ATM ИКАО следует использовать в интересах и целях гражданской авиации всего мира,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны обладать равными правами на получение преимуществ от глобальных систем, входящих в системы CNS/ATM ИКАО,

учитывая заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, разработанное и принятое Советом ИКАО 9 марта 1994 года,

1. *постановляет,* что ничто не должно лишать Договаривающееся государство его права на получение преимуществ от систем CNS/ATM ИКАО или приводить к дискриминации в отношениях между государствами, предоставляющими и использующими системы;

2. *постановляет,* что внедрение систем CNS/ATM ИКАО не должно затрагивать суверенитет и границы государств;

3. *настоятельно рекомендует* разрабатывать положения и инструктивные материалы, касающиеся всех аспектов систем CNS/ATM ИКАО, в рамках соответствующих совещаний, конференций, групп экспертов и семинаров с участием Договаривающихся государств;

4. *настоятельно рекомендует* достаточно заблаговременно рассылать предлагаемые положения, охватывающие все аспекты систем CNS/ATM ИКАО, всем Договаривающимся государствам, с тем чтобы предоставить им надлежащую возможность для соответствующей подготовки, насколько это практически осуществимо.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Гармонизация внедрения систем CNS/ATM ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание международный характер гражданской авиации и взаимодействие региональных аэронавигационных служб,

принимая во внимание рекомендации 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 и 8/5 Десятой Аэронавигационной конференции, рекомендации 4/4 и 4/5 3-го совещания Специального комитета по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аэронавигации (FANS – этап II), рекомендацию 4/4 4-го совещания Комитета FANS (этап II) и рекомендаций 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 7/3 и 6/13 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции,

принимая во внимание, что эти рекомендации были приняты к сведению или утверждены Советом ИКАО, который поручил Генеральному секретарю ИКАО принять все надлежащие меры,

признавая роль, которую регионы должны играть в планировании и реализации систем CNS/ATM ИКАО,

учитывая возможную задержку при переходе к этим системам в некоторых регионах,

с удовлетворением принимая к сведению программы испытаний и демонстраций и прогресс, достигнутый во всех регионах в части внедрения передовых систем ОрВД,

полагая, что участие всех регионов будет гарантировать более эффективную оценку результатов испытаний и способствовать эволюции систем CNS/ATM ИКАО, с тем чтобы эти системы стали интероперабельными и содействовали созданию глобальной бесшовной системы ОрВД, позволяющей адаптироваться в целях эффективного удовлетворения региональных и местных потребностей,

отмечая, что государствам необходимо на индивидуальной и/или коллективной основе рассмотреть экономические и организационные аспекты, в частности провести анализ затрат/выгод, а также вопросы финансирования средств, возмещения расходов и кооперации,

отмечая, что в целях скорейшей реализации преимуществ для пользователей и обеспечения скоординированного на глобальном уровне гармоничного внедрения систем CNS/ATM в поддержку глобальной системы ОрВД некоторым государствам потребуются техническая и финансовая помощь, и признавая заявление, касающееся центральной роли ИКАО в координации договоренностей о техническом сотрудничестве и содействии оказанию государствам помощи в решении технических, финансовых, управленческих, юридических вопросов и вопросов сотрудничества, связанных с внедрением,

1. *призывает* государства, PIRGs и авиационную отрасль использовать глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД ИКАО в качестве общих рамок, которыми следует руководствоваться при планировании и внедрении систем CNS/ATM, и сосредоточить всю такую деятельность по разработке на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

2. *настоятельно призывает* Совет обеспечить разработку ИКАО стратегии перехода, требований к ОрВД и SARPS, необходимых для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД;

3. *настоятельно рекомендует* Совету незамедлительно продолжить рассмотрение экономических, организационных, юридических и стратегических аспектов, связанных с внедрением систем CNS/ATM ИКАО;

4. *настоятельно призывает* Совет предпринять необходимые шаги для обеспечения того, чтобы будущая глобальная система ОрВД строилась на характеристиках и чтобы связанные с характеристиками цели и задачи будущих систем разрабатывались своевременно;

5. *призывает* государства, которые в состоянии сделать это, и *предлагает* соответствующим международным организациям, пользователям и поставщикам услуг:

- a) не жалеть усилий для сотрудничества и оказания содействия в осуществлении программ научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций (RDT&D) в тесном сотрудничестве с государствами с ограниченными ресурсами;
- b) апробировать концептуальные компоненты, определенные в глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

6. *просит* Совет на первоочередной основе в рамках принятого Ассамблеей бюджета обеспечить выделение достаточных ресурсов тем региональным бюро ИКАО, которые, в частности, аккредитованы в развивающихся государствах, учитывая, что они будут призваны оказывать более широкую поддержку группам регионального планирования и осуществления проектов, которые являются основными органами, отвечающими за региональное планирование перехода к разработанным ИКАО системам связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM);

7. *далее просит* Совет продолжать настоятельно призывать государства, международные организации и финансовые учреждения мобилизовать ресурсы для оказания помощи государствам, которым требуется техническое сотрудничество в решении вопросов планирования и внедрения систем CNS/ATM ИКАО.

— — — — —

Совместный план АЕФМР

23:5 Комиссия рассмотрела представленный Францией документ А35-WP/134, в котором освещались результаты совместного проекта, известного как совместный план АЕФМР и осуществляемого Алжиром, Испанией, Францией, Марокко и Португалией в целях согласования пяти аэронавигационных систем государств – участников плана. Комиссия отметила, что план подготовлен в соответствии с рекомендацией 1/13 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003), в которой поощрялись механизмы межрегионального взаимодействия, и рекомендации 4/1, в которой для ИКАО подчеркивалась необходимость дополнительно усовершенствовать механизм межрегиональной координации, а государствам настоятельно рекомендовалось создать комитеты по координации и внедрению CNS/ATM. Комиссия согласилась с необходимостью для ИКАО содействовать расширению такого сотрудничества между другими государствами и регионами ИКАО и приняла к сведению готовность стран – участниц совместного плана АЕФМР поделиться достигнутыми результатами в интересах совершенствования аэронавигационной системы в целом.

Характеристики аэронавигационного обслуживания

23:6 Комиссия рассмотрела представленный 41 Договаривающимся государством, членом Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) документ А35-WP/158, в котором вновь подтверждались важность характеристик аэронавигационного обслуживания, а также деятельности и решений ИКАО в данной области. В документе также описывался накопленный опыт и проводимые в Европе работы, касающиеся характеристик. Комиссия отметила рекомендации Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003), нацеленные на разработку целевых показателей характеристик, а также то, что Конференция вновь подтвердила, что будущая

глобальная система ОрВД должна основываться на конкретных показателях характеристик, которые должны выполняться и контролироваться, в частности с точки зрения ожиданий пользователей. В документе была представлена иерархия концепций характеристик ОрВД, разработанных ИКАО, и Комиссия была информирована о том, что европейские государства могут помочь в разработке двух верхних уровней этой иерархии: "Политические и социально-экономические требования" и "Требуемые характеристики системы ОрВД (RASP)". Комиссия была информирована о том, что ИКАО в соответствии с решениями Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003) уже занимается работой, о которой идет речь в данном рабочем документе. Было также согласовано, что в соответствующие сроки ИКАО проведет совместно с другими организациями глобальное совещание для согласования целевых показателей характеристик и требований к контролю.

Влияние новых технологий ОрВД на развивающиеся страны

23:7 Комиссия рассмотрела представленный 21 государством – членом Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) документ A35-WP/194, который касался необходимости признать региональные различия и специфику при планировании внедрения новой глобальной эксплуатационной концепции ОрВД. Комиссия отметила, что Одиннадцатая Аэронавигационная конференция (2003) признала, что с точки зрения планирования и внедрения эксплуатационной концепции ОрВД "Государства и регионы отличаются друг от друга своими потребностями, предусматривающими различные решения, что является фундаментальным аспектом эксплуатационной концепции", имея в виду при этом, что планирование должно быть в максимально возможной степени нацелено на обеспечение того, чтобы решения были стандартизированными и согласованными на международном уровне и не предусматривали излишних разнотипных требований к оснащению оборудованием. Комиссия согласилась с идеями, выдвинутыми в этом документе, и отметила, что органам планирования хорошо известны проблемы, о которых идет речь в данном документе. Было отмечено, что эти идеи и проблемы соответствуют тексту в резолюции A33-15, добавление В, который в обновленном виде в предлагаемой резолюции 23/1 выглядит следующим образом:

Полагая, что участие всех регионов будет гарантировать более эффективную оценку результатов испытаний и способствовать эволюции систем CNS/АТМ ИКАО, с тем чтобы эти системы стали интероперабельными и содействовали созданию глобальной бесшовной системы ОрВД, позволяющей адаптироваться в целях эффективного удовлетворения региональных и местных потребностей.

Влияние новых технологий CNS на развивающиеся страны

23:8 Комиссия рассмотрела также представленный 21 государством – членом Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) документ A35-WP/195, который содержал общий анализ экономических последствий внедрения новых технологий CNS для развивающихся стран. Комиссия признала, что, хотя концептуально глобальная система ОрВД была задумана не зависящей от технологии, она способствовала появлению широкого спектра технологий CNS, увеличивая тем самым количество технологических вариантов внедрения систем CNS/АТМ. Отмечая необходимость разработки стратегии, касающейся распространения новых технологий, Комиссия подтвердила, что группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) принимают решения в отношении систем, которые доказали свою безопасность, целесообразность и оправданность с точки зрения экономических и эксплуатационных аспектов. В

этой связи Комиссия отметила, что ИКАО в соответствии с рекомендацией 1/3 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003) придала высокую приоритетность разработке перечня связанных с ОрВД функциональных и эксплуатационных требований к глобальной системе ОрВД. Кроме того, Комиссия подчеркнула необходимость обеспечения прежде всего цельности при внедрении систем CNS/ATM, а не интероперабельности, поскольку последняя особенность будет предусматривать повышенные расходы для пользователей. Комиссия также отметила тесную взаимосвязь с добавлением X резолюции A33-14, в котором отмечается, что совместные усилия Договаривающихся государств могут привести к созданию более эффективной системы организации воздушного движения. В соответствующих правилах говорится о том, что Договаривающимся государствам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого органа по обслуживанию воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем. Кроме того, Комиссия приняла к сведению принципы, изложенные в добавлении N резолюции A33-14.

Регулирование деятельности персонала как инструмент обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности при воздушных перевозках

23:9 В отношении документа A35-WP/198, представленного Международной федерацией транспортников (МФТ), Комиссия отметила, что вопрос выдачи свидетельств поставщикам аэронавигационного обслуживания и персоналу электронных систем обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) был рассмотрен на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003). Комиссия была информирована о выводах этой Конференции и предпринятых по ним действиям ИКАО и согласилась с тем, что дополнительные действия Ассамблеи не требуются. Комиссия также приняла к сведению, что рассмотрение стандартов выдачи свидетельств диспетчерам воздушного движения (ATCO), предложенных МФТ, предусматривается Аэронавигационной комиссией, однако решение пока не принято. Другие представленные МФТ предложения, касающиеся разработки положений о регулировании рабочего времени ATCO и ATSEP и исследования реструктуризации и возрастающей фрагментации служб воздушного движения, а также операций по техническому обслуживанию и их влияния на безопасность полетов и авиационную безопасность, не были поддержаны Комиссией.

Разработка глобальной методологии оценки обеспечения безопасности полетов "от перрона до перрона"

23:10 41 Договаривающееся государство, член Европейской конференции гражданской авиации, представило документ A35-WP/220, в котором отмечалась необходимость разработки глобального комплексного системного подхода к оценке безопасности полетов, который будет сбалансировано охватывать все компоненты авиационной системы. Была отмечена связь этого документа с документом A35-WP/157, который представлен по пункту 24 повестки дня и в котором ИКАО предлагается разработать стандартизированную глобальную модель внедрения систем управления безопасностью полетов. Комиссия отметила рекомендации 2/1 и 2/2 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003), которые касаются необходимости разработки механизма системного обеспечения безопасности полетов и внедрения соответствующих программ управления безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (ОВД), приняв к сведению, что ИКАО проводит необходимую работу в рамках ряда групп экспертов Аэронавигационной комиссии и Секретариата. Было также отмечено, что Секретариат создал группу, которая занимается вопросами согласования положений ИКАО, касающихся управления

безопасностью полетов. Наконец, Комиссия была информирована о том, что Техническая программа работы ИКАО в области аэронавигации уже обновлена с целью отражения рекомендаций Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003). Комиссия согласилась с тем, что Совет рассмотрит Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПП) в контексте действий, предложенных в документе WP/220, и, при необходимости, определит приоритеты и внесет изменения в программу.

23:11 Комиссия также приняла к сведению представленные Республикой Корея информационные документы A35-WP/161, касающиеся плана внедрения в Республике Корея сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM); A35-WP/162, касающийся программ подготовки авиационного технического персонала; A35-WP/163, касающийся внедрения в Республике Корея, используя ACARS, системы передачи диспетчерских разрешений перед вылетом с помощью линий передачи данных и службы автоматической передачи информации в районе аэродрома с помощью линии передачи данных (D-PDC/D-ATIS), а также документ A35-WP/164, касающийся проводимых в Республике Корея работ по внедрению новых систем CNS/ATM. Были также приняты к сведению представленный Египтом от имени государств – членов АРКГА информационный документ A35-WP/203, касающийся египетской инициативы в отношении создания навигационной системы NAVISAT для регионов Африки и Ближнего Востока на основе многоцелевой спутниковой системы предоставления услуг CNS/ATM, документ A35-WP/254 (представлен Китаем), содержащий информацию о проекте Управления гражданской авиацией Китая (СААС), предусматривающем развитие районных диспетчерских центров в северном, восточном и южном районах Китая, документ A35-WP/274 (представлен Соединенными Штатами Америки), касающийся использования в национальном и международном воздушном пространстве точного обслуживания по определению местоположения, обеспечиваемого глобальной системой определения местоположения и документ A35-WP/321 (представлен Бахрейном от имени государств – членов Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) о создании организации "Arab control". Были также приняты к сведению следующие рабочие документы: A35-WP/240 (Исламская Республика Иран), касающийся разрешения выполнять набор высоты при условии обеспечения собственного эшелонирования в визуальных метеорологических условиях (ВМУ), и документы A35-WP/255 и 256 (Колумбия), касающиеся соответственно международной интеграции и сотрудничества, а также исследований внедрения GNSS.

Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО

24:1 Доклад о ходе выполнения ГПБП

24:1.1 Комиссия рассмотрела документ А35-WP/51, содержащий доклад о ходе выполнения ГПБП, который был представлен в соответствии с резолюцией Ассамблеи А33-16. Комиссия считала, что действия Ассамблеи должны включать наиболее важные вопросы, перечисленные в п. 3.6.1 пересмотренного ГПБП (2004), приложенного к документу WP/51. Соответственно Комиссия предприняла следующие действия:

- a) приняла к сведению доклад о ходе выполнения Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, содержащийся в документе А35-WP/51, и обновленный вариант приложенного по ГПБП;
- b) отметила, что наиболее важные проблемы обеспечения безопасности полетов, выявленные в результате анализа последних тенденций в характере авиационных происшествий, связаны с CFIT, потерей управления и техническими неисправностями; и
- c) призвала государства поддержать деятельность ИКАО по выполнению целей и задач ГПБП.

24:1.2 При рассмотрении документа А35-WP/116 (Российская Федерация), касающегося использования данных бортовых самописцев, было выражено мнение о том, что быстрое развитие программного обеспечения для выполнения программ анализа полетных данных (FDA) может сделать преждевременной необходимость для ИКАО разработать типовой образец таких программ. Другое выраженное мнение заключалось в том, что снижение предельных значений массы воздушных судов, которые должны использовать такие программы, будет иметь экономические последствия. В свете результатов обсуждения данного вопроса Комиссия согласилась с тем, что:

- a) ИКАО следует разработать инструктивный материал по программам анализа полетных данных (FDA) с учетом того, что такие программы не предусматривают мер наказания; и
- b) ИКАО следует изучить возможность снижения предельного значения массы воздушных судов, на которые должны будут распространяться программы FDA.

24:1.3 При рассмотрении документа А35-WP/144 (Франция), в котором идет речь об учете совершенствований спецификаций, касающихся систем регистрации полетных данных, секретарь, поддерживая эффективность применения бортовых самописцев при расследовании авиационных происшествий, указал, что нехватка ресурсов привела к бездействию в последние годы Группы экспертов по бортовым самописцам, однако принимаемые меры по найму персонала должны позволить решить данный вопрос в ближайшем будущем. Один делегат указал, что значительная работа по новым спецификациям бортовых самописцев уже проделана отраслевыми группами. Учитывая длительное время, необходимое для разработки новых положений, касающихся бортовых самописцев, считалось важным приступить как можно скорее к выполнению данной задачи.

24:1.4 В свете результатов рассмотрения Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию.

РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ

Резолюция 24/1

О разработке технических требований, касающихся систем бортовых самописцев полетных данных

Ассамблея,

принимая во внимание, что главной целью Организации является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что разработка международных стандартов содействует достижению этой цели,

признавая важность бортовых самописцев для обеспечения безопасности полетов, и

признавая необходимость разработки технических требований к этим системам,

1. *порукает* Совету как можно скорее возобновить работу в области бортовых самописцев с использованием соответствующих средств и в первую очередь рассмотреть вопросы, касающиеся поиска и восстановления этих систем, устаревания, недостаточного количества регистрируемых параметров и необходимости обязательной видеозаписи в кабине экипажа; и

2. *просит* Совет представить доклад на следующей сессии Ассамблеи о выполнении настоящей резолюции.

24:1.5 Комиссия рассмотрела представленный Европейской конференцией гражданской авиации документ А35-WP/157, в котором содержались предложения о том, что ИКАО следует разработать стандартную глобальную модель внедрения систем управления безопасностью полетов и что неофициальные специализированные группы могут оказаться полезными инструментами подготовки рекомендаций в отношении обеспечения глобально согласованной разработки положений ИКАО, касающихся единообразного применения управления безопасностью полетов в условиях ОрВД. Комиссия отметила рекомендации 2/1 и 2/2 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции, которые касаются необходимости создания основы системного обеспечения безопасности полетов и внедрения соответствующих программ управления безопасностью полетов в условиях ОВД, приняв к сведению, что ИКАО проводит необходимую работу в рамках ряда групп экспертов Аэронавигационной комиссии и Секретариата. Было также принято к сведению, что Секретариат создал внутреннюю специальную группу, которая занимается согласованием положений ИКАО, касающихся управления безопасностью полетов. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует разработать рекомендации, касающиеся обеспечения глобально согласованного единообразного применения положений ИКАО, касающихся управления безопасностью полетов в условиях ОрВД, и что следует поощрять выполнение неофициальными региональными и межрегиональными группами дополнительной работы, результаты которой могут оказаться полезными ИКАО в ее деятельности.

Было также согласовано, что по мере конкретизации работы ИКАО и таких неофициальных групп целесообразно созвать соответствующее глобальное совещание для принятия стандартной модели управления безопасностью полетов с целью ее использования государствами при внедрении систем управления безопасностью полетов.

24:1.6 Комиссия рассмотрела представленный ИФАЛПА документ А35-WP/165, в котором предлагалось обеспечить согласование процедур назначения эшелонов полета и настоятельно рекомендовалось принять на всемирной основе таблицу крейсерских эшелонов, приведенную в добавлении 3 к Приложению 2 "*Правила полетов*" ИКАО. Комиссия отметила, что Одиннадцатая Аэронавигационная конференция рассмотрела данный вопрос, отметив, в частности, трудности, возникающие в местах сопряжения районов воздушного пространства, где используются различные единицы измерения, и что некоторые государства используют метрические таблицы крейсерских эшелонов, которые отличаются от таблицы ИКАО, содержащейся в Приложении 2. Было отмечено, что Конференция приняла рекомендацию (4/9), в которой государствам предлагается использовать общую структуру крейсерских эшелонов в соответствии с таблицами крейсерских эшелонов, выраженных в метрах и футах, как это указано в Приложении 2, и что ИКАО уже предприняла действия с целью доведения до сведения государств этой рекомендации. Комиссия была также информирована о том, что Аэронавигационная комиссия при рассмотрении рекомендации 4/10 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции, в которой ИКАО предлагалось продолжить исследование общей структуры крейсерских эшелонов, приняла решение о нецелесообразности предпринятия дополнительных действий, поскольку отсутствуют серьезные проблемы с безопасностью полетов, которые будут оправдывать проведение дальнейшей работы. Комиссия согласилась с важностью данного вопроса, а также с тем, что применение всеми государствами общей структуры крейсерских эшелонов в соответствии с таблицами крейсерских эшелонов, выраженных в метрах или футах, как это указано в Приложении 2, послужит наилучшим образом интересам обеспечения безопасности и эффективности полетов. В отношении необходимости перехода на одну единицу измерения абсолютной высоты Комиссия признала, что этот вопрос остается долгосрочной целью ИКАО, однако в обозримом будущем нельзя рассчитывать на достижение какого-либо прогресса. Ввиду потенциального влияния этих аспектов на безопасность полетов Комиссия считала необходимым продолжить проработку данного вопроса, когда позволят обстоятельства.

24:1.7 При рассмотрении документа А35-WP/192 (ИАТА), касающегося сбора и совместного использования данных о безопасности полетов, было пояснено, что ссылка на доклады об инцидентах включает доклады, получаемые от летного экипажа, обслуживающего экипажа и из других возможных источников. Признавая, что Совету необходимо учитывать связанные с ресурсами трудности, Комиссия согласилась поручить Совету:

- a) разработать положения об организации обмена информацией по безопасности полетов, составленной на основе данных об инцидентах, представленных организациями, занимающимися обеспечением безопасности полетов, которая будет снимать озабоченность по поводу конфиденциальности информации и мер наказания; и
- b) расширить масштабы деятельности ИКАО по управлению данными по безопасности полетов, чтобы с упреждением использовать результаты анализа происшествий и тенденций возникновения способствующих факторов для понимания угроз безопасности полетов авиации и более совершенного управления ими.

24:1.8 Комиссия приняла к сведению представленный Исламской Республикой Иран документ A35-WP/239 "Положения и сведения, касающиеся веса и центровки, в отчетах об авиационных происшествиях и инцидентах и сводных данных ADREP".

Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО

Пункт 24.1 повестки дня. Защита источников и свободное распространение информации о безопасности полетов

24.1:1 Защита источников и свободное распространение информации о безопасности полетов

24.1:1.1 Комиссия рассмотрела документ А35-WP/52, в котором представлен проект резолюции Ассамблеи о защите добровольно представляемой информации, касающейся безопасности полетов. Было отмечено, что в рамках международного сообщества гражданской авиации предпринят ряд инициатив по обеспечению защиты источников информации о безопасности полетов, включая информацию из материалов расследования авиационных происшествий и инцидентов и систем сбора данных о безопасности полетов, от ненадлежащего использования. Меры защиты информации о безопасности полетов должны обеспечивать очень деликатный баланс интересов, связанных с необходимостью защиты информации о безопасности полетов и ответственностью за осуществление правосудия. В ходе обсуждения было выражено мнение о том, что важно обеспечить защиту не только информации, представляемой системами сбора данных о безопасности полетов, но также всей другой информации о безопасности полетов. Было также высказано мнение о том, что важно проводить разграничение между уровнями обеспечиваемой защиты, т. е. не для всей информации о безопасности полетов может предусматриваться одинаковая степень защиты. С другой точки зрения, подчеркивался чувствительный характер данного вопроса и была выражена поддержка сбалансированному подходу, упомянутому в документе А35-WP/52.

24.1:1.2 В свете результатов рассмотрения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

**РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ
И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

A24/2

Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что главная цель Организации по-прежнему будет заключаться в обеспечении безопасности 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 предпринятия действий дисциплинарного и принудительного характера, а также принятия ее в качестве доказательства при судебных разбирательствах,

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 необходимым обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия,

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 повышения безопасности полетов в авиации,

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

1. *порукает* Совету разработать соответствующие правовые принципы, которые будут помогать государствам принимать национальные законодательства и правила для обеспечения защиты информации из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее осуществление правосудия в государстве;

2. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои существующие законодательства или принять законы и правила для обеспечения защиты информации из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах, разработанных ИКАО; и

3. *порукает* Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе работ в данной области.

24.1:1.3 Был рассмотрен представленный Францией документ А35-WP/228, касающийся трудностей, связанных с защитой данных о безопасности полетов, собранных в рамках механизмов расследования авиационных происшествий или вне таких механизмов. Совещание отметило, что в документе WP/228 подчеркивается, что различные имеющиеся в отрасли системы сбора данных о безопасности полетов представляют собой единое целое и следовательно информация, получаемая из таких различных источников, должна защищаться глобальным образом. Было также отмечено, что, как предлагается в документе WP/228, проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в документе WP/52, должен предусматривать защиту всех источников данных о безопасности полетов, включая те, на которые распространяются положения Приложений.

24.1:1.4 Учитывая, что Исполнительный комитет рассмотрел большинство разделов документа А35-WP/152, Технической комиссии было предложено рассмотреть раздел и выводы по системам управления безопасностью полетов, а также действия, приведенные в п. 14 с). Основываясь на результатах рассмотрения, Комиссия согласилась с тем, что государствам следует

предложить принять регламентирующие положения, обязывающие эксплуатантов воздушных судов и обслуживающих агентов сообщать о всех авиационных происшествиях и инцидентах, происходящих в аэропортах государства (включая зоны перрона) соответствующим полномочным органам, в том числе заинтересованным эксплуатантам аэропортов.

24.1:1.5 Комиссия приняла к сведению документы WP/91, 92, 105 и 260.

Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО

Пункт 24.2 повестки дня. Ход реализации программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)

24.2:1 Ход реализации программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)

24.2:1.1 Секретарь представил документ A35-WP/59, в котором указывается, что с 1992 по 2003 год имело место значительное сокращение количества авиационных происшествий с фатальным исходом по причине CFIT. Комиссия выразила дальнейшую поддержку программе ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT), которая, как считалось, вносит значительный вклад в снижение частоты авиационных происшествий в мире.

24.2:1.2 Кроме того, Комиссия с интересом приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе A35-WP/108, о проведенном Межгосударственным авиационным комитетом анализе и предпринятых действиях по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей. Комментируя представленные в документе A35-WP/108 результаты анализа ошибок, совершаемых диспетчерами воздушного движения, ИФАТКА указала, что такие методы работы профессиональных диспетчеров воздушного движения являются недопустимыми и что соответствующие полномочные органы должны незамедлительно принять дополнительные меры для устранения недостатков.

24.2:1.3 В документе A35-WP/243 Италия изложила свою позицию в отношении разработки дополнительных технических стандартов и правил, касающихся заходов на посадку с вертикальным наведением (APV), и предложила Ассамблее поручить Организации разработать стандарты и инструктивный материал, касающиеся операций APV.

24.2:1.4 Секретарь отметил, что Техническая программа работы Организации в области аэронавигации уже предусматривает разработку стандартов и инструктивного материала, касающихся заходов на посадку с вертикальным наведением (APV). Комиссия предложила Организации ускорить разработку таких стандартов и инструктивного материала с целью их завершения через два года.

24.2:1.5 Одно государство информировало Комиссию о том, что в целях сокращения количества CFIT в дополнение к оснащению воздушных судов бортовыми системами предупреждения о близости земли во всех крупных аэропортах страны установлены системы предупреждения о минимальной безопасной высоте (MSAW). Это государство также планирует опубликовывать APV, основанные на спутниковых системах с наземными средствами функционального дополнения, в целях обеспечения точного вертикального наведения.

24.2:1.6 На основе результатов рассмотрения Комиссия согласилась призвать государства внедрить положения, связанные с предотвращением CFIT и, в частности, касающиеся оснащения системами предупреждения о близости земли (GPWS) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, установки систем MSAW в аэропортах, разработки и внедрения схем APV и обеспечения электронных данных о местности и препятствиях.

24.2:1.7 Комиссия приняла к сведению представленную Республикой Корея в документе A35-WP/191 информацию об успешных результатах реализации программ обеспечения качества полетных операций (FOQA) в целях предотвращения CFIT на основе обеспечения установившихся заходов на посадку.

Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО

Пункт 24.3 повестки дня. Программа повышения уровня безопасности полетов

24.3:1 Программа повышения уровня безопасности полетов

24.3:1.1 Секретарь представил документ А35-WP/60, который содержал концепцию, цели и основные элементы программы повышения безопасности полетов. Программа предназначена дать общие примеры технических процедур для инспекторов администраций гражданской авиации, а также содействовать обмену информацией о выявленных недостатках и возможной помощи по их устранению.

24.3:1.2 Комиссия дала положительную оценку и выразила поддержку программе повышения уровня безопасности полетов.

24.3:1.3 Комиссия, имея в виду представленную в документе А35-WP/60 информацию, предложила Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе работ в данной области

24.3:1.4 Комиссия приняла к сведению представленную Пакистаном в документе А35-WP/204 информацию, касающуюся трудностей, с которыми сталкиваются государства в своей деятельности по совершенствованию надзора за обеспечением безопасности полетов.

Пункт 25 повестки дня. Глобальные нормы проектирования воздушных судов

25:1 Техническая комиссия рассмотрела представленный Секретариатом ИКАО документ А35-WP/61, в котором содержится доклад о ходе выполнения резолюции А33-11 "Глобальные нормы проектирования воздушных судов". Комиссия отметила, что участники Международной конференции "Безопасность полетов авиации: Соединенные Штаты Америки – Европа", проходившей с 7 по 11 июня 2004 года в Филадельфии (США), подтвердили, что реализация инициативы по созданию единых общемировых норм отложена на неопределенное время, и одобрили намерение ИКАО осуществлять контроль за процессом гармонизации и оказывать ему поддержку.

25:2 Комиссия также рассмотрела представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта документ А35-WP/69, касающийся мнения отрасли относительно выполнения резолюции А33-11 Ассамблеи. Комиссия приняла к сведению мнение отрасли о необходимости приоритизации и продолжения деятельности по гармонизации в глобальном масштабе.

25:3 Документ А35-WP/267, представленный Исламской Республикой Иран, касается важности совместных усилий ведущих государств разработчиков и изготовителей с целью создания глобально согласованных норм проектирования и производства, а также процессов сертификации типа и производства. Комиссия отметила необходимость использования скоординированного международного подхода к процессу согласования требований, а также участия в нем ИКАО.

25:4 Техническая комиссия приняла к сведению представленный Соединенными Штатами Америки, Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) и Объединенными авиационными администрациями (ОАА) документ А35-WP/53, касающийся инициативы в области глобальных норм проектирования воздушных судов, цель которой заключается в обеспечении единого процесса сертификации. Комиссия отметила, что Международная рабочая группа, созданная Федеральным авиационным управлением (ФАУ) и ОАА, завершила работу в области глобальных норм проектирования воздушных судов и что, по мнению этой Группы, большинство национальных стандартов летной годности и сертификации основаны на Федеральных авиационных правилах (FAR) Соединенных Штатов Америки или европейских Объединенных авиационных правилах (JAR). Учитывая осуществляемую в настоящее время в Европе переходную деятельность, в рамках которой EASA конкретно определило сертификационные требования, и тот факт, что участвующие в этой деятельности авиационные полномочные органы не могут выделить ресурсы на осуществление новой деятельности в связи с наличием других приоритетных задач, касающихся безопасности полетов, деятельность по разработке единого процесса сертификации отложена на неопределенное время. Договаривающимся государствам рекомендуется использовать FAR/JAR в своих нормах проектирования воздушных судов.

25:5 Комиссия отметила, что ФАУ, ОАА и EASA завершили выполнение значительного объема работ по гармонизации, которые достигли уровня завершенности. Комиссия признала необходимость использования скоординированного международного подхода в деятельности по гармонизации и участия в ней ИКАО. Было также отмечено, что FAR/JAR фактически являются стандартами и большинство, но не все государства, могут использовать FAR/JAR и правила EASA. Однако эти правила не являются единственным средством выполнения требований по обеспечению безопасности полетов. Комиссия признала, что подробные правила, согласно ее предложениям в отношении уточненной политики ИКАО, касающейся подробных технических

требований (см. п. 22:4 доклада по пункту 22 повестки дня), могут быть увязаны с SARPS в качестве средства обеспечения соответствия, однако их не следует вносить в Приложения. Поэтому был согласован вопрос о том, чтобы вместо разработки глобальных норм проектирования внимание необходимо сконцентрировать на общем процессе сертификации. Было отмечено, что отрасль получит значительные преимущества от использования таких общих процессов сертификации. Кроме того, имеется необходимость в общих, признанных в глобальном масштабе, основных требованиях для использования в качестве основы общего процесса сертификации, и в этой связи ИКАО следует соответствующим образом пересмотреть требования Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*. В этом контексте Комиссия отметила, что в рамках пересмотра *Руководства по летной годности* (Дос 9760), который должен проводиться в 2006 году, будут рассмотрены процессы сертификации типа и производства.

25:6 Комиссия также отметила, что, независимо от гармонизации норм летной годности, местные различия в эксплуатационных требованиях могут обусловить различия в проектировании воздушных судов.

25:7 На основе вышеизложенного Комиссия согласилась с тем, что Ассамблее следует настоятельно рекомендовать государствам:

- a) определить, приоритизировать и представить другим Договаривающимся государствам и ИКАО те элементы гармонизации своих норм проектирования, которые достаточно проработаны для их опубликования;
- b) основываясь на своих требованиях и процессах сертификации, представить ИКАО общие основные требования, которые могут быть отражены в Приложении 8 и/или, в соответствующих случаях, в инструктивном материале в качестве основы для общего процесса сертификации; и
- c) обеспечить более широкое участие в процессе гармонизации промышленности и пользователей воздушного пространства.

Пункт 26 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию

26:1 Пленарное заседание передало добавление В документа А35-WP/33, касающееся резолюций Ассамблеи, подлежащих сведению воедино или аннулированию, Технической комиссии, которая согласилась с рекомендацией Совета объявить утратившей силу резолюцию А22-14, касающуюся технических и экономических проблем, связанных с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТАЦИИ И РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

Перечень документации

Документ	Название
Doc 9790	<i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 5 октября 2001 года)</i>
Doc 9786	<i>Годовой доклад Совета, 2001</i>
Doc 9814	<i>Годовой доклад Совета, 2002</i>
Doc 9826 и дополнение	<i>Годовой доклад Совета, 2003</i>

Перечень рабочих документов

Пункт №	Содержание	Рабочий документ		Проект текста доклада	Доклад
		№	Представлен		
7	Годовые доклады Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы	A35-WP/128 A35-WP/129	Нидерландами от имени Европейского сообщества и государств – его членов	A35-WP/281	A35-WP/324
8	Бюджет по программам на 2005, 2006 и 2007 годы	A35-WP/20 Согг. № 1 (А, Ф, И, Р, Ар) Согг. № 2 Добавление № 1		A35-WP/281	A35-WP/324
22	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации	A35-WP/8, Согг. (Р) A35-WP/109 A35-WP/114 A35-WP/142, Revised A35-WP/193 A35-WP/221	Соединенными Штатами Америки Российской Федерацией МФТ Южной Африкой АСЕКНА	A35-WP/304	A35-WP/330

Пункт №	Содержание	Рабочий документ		Проект текста доклада	Доклад
		№	Представлен		
23	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	A35-WP/8, Corr. (P) A35-WP/134 A35-WP/158 A35-WP/161 A35-WP/162 A35-WP/163 A35-WP/164 A35-WP/194 & Corr. № 1 A35-WP/195 & Corr. № 1 A35-WP/198 A35-WP/203 A35-WP/220 A35-WP/240 A35-WP/254 A35-WP/255 A35-WP/256 A35-WP/274 A35-WP/321	Францией ЕКГА Республикой Корея Республикой Корея Республикой Корея Республикой Корея ЛАКГА ЛАКГА МФТ Египтом ЕКГА Ираном (Исламской Республикой) Китаем Колумбией Колумбией Соединенными Штатами Америки Бахрейном от имени АКГА	A35-WP/304	A35-WP/330
24	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО	A35-WP/51 A35-WP/116 A35-WP/144 A35-WP/157 A35-WP/165 A35-WP/192 A35-WP/239	Российской Федерацией Францией ЕКГА ИФАЛПА ИАТА Ираном (Исламской Республикой)	A35-WP/305	A35-WP/339
24.1	Защита источников и свободное распространение информации о безопасности полетов	A35-WP/52 A35-WP/91 A35-WP/92 A35-WP/105 A35-WP/152 A35-WP/228 A35-WP/260	Австралией Соединенными Штатами Америки МАК МСА Францией Бразилией	A35-WP/305	A35-WP/339

Пункт №	Содержание	Рабочий документ		Проект текста доклада	Доклад
		№	Представлен		
24.2	Ход реализации программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)	A35-WP/59 A35-WP/108 A35-WP/191 A35-WP/243	МАК Республикой Корея Италией	A35-WP/305	A35-WP/339
24.3	Программа повышения уровня безопасности полетов	A35-WP/60 & Согг. (Ар) A35-WP/204	Пакистаном	A35-WP/305	A35-WP/339
25	Глобальные нормы проектирования воздушных судов	A35-WP/61 A35-WP/69 A35-WP/53 A35-WP/267	ИАТА Соединенными Штатами Америки, EASA, OAA Ираном (Исламской Республикой)	A35-WP/305	A35-WP/339
26	Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию	A35-WP/33		A35-WP/305	A35-WP/339
	Общий раздел доклада Технической комиссии			A35-WP/306	A35-WP/339

ISBN 92-9194-623-0

© ИКАО 2005
11/05, R/P1/75
Заказ № 9845
Отпечатано в ИКАО



9