

# АССАМБЛЕЯ 36-Я СЕССИЯ

Монреаль, 18–28 сентября 2007 года

## ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

### Доклад



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

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

# АССАМБЛЕЯ 36-Я СЕССИЯ

Монреаль, 18–28 сентября 2007 года

## ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

### Доклад



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

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

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

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Doc 9899, Доклад Технической комиссии**

Номер заказа: 9899

ISBN 978-92-9231-296-1

© ИКАО, 2009

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

**36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**  
**МОНРЕАЛЬ, 18–28 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА**  
**ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<b>Страница</b>
Общий раздел .....	1
Повестка дня и организация работы .....	1
<b>Доклад по пунктам повестки дня</b>	
Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы .....	3
Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы.....	4
Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06) .....	6
Пункт 26 повестки дня. Признание сертификатов и свидетельств, выданных другими государствами .....	9
Пункт 27 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов ИКАО.....	13
Пункт 28 повестки дня. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, а также систем сбора и обработки данных в целях повышения безопасности полетов.....	18
Пункт 29 повестки дня. Бортовые самописцы полетных данных.....	27
Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы безопасности полетов.....	28
Пункт 31 повестки дня. Постоянная эволюция глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), основанной на эксплуатационных характеристиках .....	37
Пункт 32 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/ организации воздушного движения (CNS/ATM) .....	44
Пункт 33 повестки дня. Прочие вопросы эффективности .....	45
Пункт 34 повестки дня. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра .....	46
Пункт 35 повестки дня. Прочие вопросы непрерывности.....	49
Пункт 36 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации.....	50
Пункт 37 повестки дня. Прочие вопросы аэронавигации.....	80
Пункт 38 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию .....	83

<b>Добавление.</b>	Перечень документации и рабочих документов, относящихся к работе Технической комиссии .....	A-1
<b>Перечень резолюций</b>		
26/1 (присвоен новый номер A36-6)	Признание государствами сертификатов авиаэксплуатанта иностранных эксплуатантов и наблюдение за их деятельностью .....	10
27/1 (присвоен новый номер A36-7)	Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов .....	14
28/1 (присвоен новый номер A36-8)	Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям или инцидентам .....	21
28/2 (присвоен новый номер A36-9)	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации .....	22
28/3 (присвоен новый номер A36-10)	Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации .....	24
30/1 (присвоен новый номер A36-11)	Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи .....	29
30/2 (присвоен новый номер A36-12)	Замена галонов .....	33
31/1 (присвоен новый номер A36-23)	Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках .....	38
34/1 (присвоен новый номер A36-25)	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра.....	47
36/1 (присвоен новый номер A36-13)	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации .....	52
37/1 (присвоен новый номер A36-14)	Использование кроссполярных маршрутов.....	80

## ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

### Общий раздел

1. Техническая комиссия провела пять заседаний в период с 21 по 26 сентября 2007 года.
2. Г-жа Маргарет Муньяги (Объединенная Республика Танзания) была избрана председателем на 4-м пленарном заседании Ассамблеи. На 1-м заседании Комиссии первым заместителем председателя был избран г-н Асгеир Палссон, кандидатура которого была выдвинута Украиной и поддержана Португалией. Вторым заместителем председателя был избран полковник Эдуардо Миерс-Скиаво (Парагвай), кандидатура которого была выдвинута Бразилией и поддержана Барбадосом.
3. На одном или нескольких заседаниях Комиссии присутствовали представители 172 Договаривающихся государств и 43 делегаций со статусом наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии была г-жа Нэнси Дж. Грэм, 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 М. Коста, начальник Секции расследования и предотвращения авиационных происшествий (AIG);  
г-н Т. Тормодссон, технический сотрудник Секции расследования и предотвращения авиационных происшествий (AIG);  
г-н Д. Лютас, исполняющий обязанности начальника Секции аэронавигационной информации и карт (AIS/MAP);  
г-н В. Галотти, начальник Секции организации воздушного движения (ATM);  
г-н М. Фокс, начальник Сектора политики и стандартов по авиационной подготовке (ATPS);  
г-н Дж. Нэйгл, начальник Секции связи, навигации и наблюдения (CNS);  
д-р А. Эванс, начальник Секции авиационной медицины (MED);  
д-р О. Турпейнен, начальник Метеорологической секции (MET);  
г-н П. Лами, начальник Секции безопасности полетов (FLS)

и другие сотрудники Секретариата.

### Повестка дня и организация работы

5. Ассамблея согласилась с тем, что протоколы Технической комиссии во время проведения 36-й сессии Ассамблеи вестись не будут.

6. Комиссия рассмотрела следующие пункты повестки дня:

Пункт 7 повестки дня.	Годовые доклады Совета Ассамблее за 2004, 2005 и 2006 годы.
Пункт 8 повестки дня.	Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы.
Пункт 25 повестки дня.	Деятельность по итогам Конференции по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06).
Пункт 26 повестки дня.	Признание сертификатов и свидетельств, выданных другими государствами.
Пункт 27 повестки дня.	Глобальный план обеспечения безопасности полетов ИКАО.
Пункт 28 повестки дня.	Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, а также систем сбора и обработки данных в целях повышения безопасности полетов.
Пункт 29 повестки дня.	Бортовые самописцы полетных данных.
Пункт 30 повестки дня.	Прочие вопросы безопасности полетов.
Пункт 31 повестки дня.	Постоянная эволюция глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), основанной на эксплуатационных характеристиках.
Пункт 32 повестки дня.	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).
Пункт 33 повестки дня.	Прочие вопросы эффективности.
Пункт 34 повестки дня.	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра.
Пункт 35 повестки дня.	Прочие вопросы непрерывности.
Пункт 36 повестки дня.	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации.
Пункт 37 повестки дня.	Прочие вопросы аэронавигации.
Пункт 38 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 Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы**

7:1 Пленарное заседание передало Технической комиссии для рассмотрения части годовых докладов Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы и дополнительный доклад, охватывающий первые шесть месяцев 2007 года (Doc 9851, 9862 и 9876, испр. 1 и дополнение), входящие в ее компетенцию.

7:2 Комиссия приняла к сведению без замечаний информацию о проделанной за последние три года работе в области аэронавигации, представленную соответственно в разделах, касающихся стратегических целей А "Безопасность полетов" и D "Эффективность" главы 4 (Проекты особого внимания) годовых докладов за 2005 и 2006 годы. Комиссия также приняла к сведению изложенную в главе 7 каждого доклада информацию о региональной деятельности.



**Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы**

8:1 Пленарное заседание передало Технической комиссии для рассмотрения соответствующие части бюджета по программам Организации на 2008, 2009 и 2010 годы (A36-WP/23 с сопроводительным голубым листком).

8:2 На 1-м заседании секретарь представила разделы бюджета по программам Организации на 2008, 2009 и 2010 годы, касающиеся безопасности полетов, эффективности и непрерывности, которые были переданы Технической комиссии пленарным заседанием. Она подчеркнула, что общим принципом, которым руководствовались при разработке этих элементов бюджета, являлась необходимость акцентировать внимание на выполнении Стандартов и в меньшей степени на их разработке, а также необходимость оптимального использования ресурсов, как в Штаб-квартире, так и на региональных уровнях. Она подчеркнула, что значительная часть бюджета посвящена безопасности полетов и эффективности, поскольку они имеют непосредственное отношение к Конвенции и охватывают много вопросов, определенных Договаривающимися государствами в качестве критических.

8:3 Комиссию проинформировали о том, что в предлагаемом бюджете деятельность в области безопасности полетов охватывается рамками Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и осуществляется по четырем ключевым результирующим направлениям: постоянный нормативный надзор; переход к проактивному и основанному на учете риска упреждающему подходу в области безопасности полетов; эффективное расследование инцидентов и авиационных происшествий и согласование эффективных стратегий и действий со всеми заинтересованными сторонами.

8:4 Секретарь отметила, что предлагаемым бюджетом предусматривается продолжение оказания поддержки Универсальной программе ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и что основное внимание в деятельности Организации должно уделяться устранению выявленных в ходе этих проверок недостатков, связанных с обеспечением безопасности полетов. В связи с необходимостью перехода к использованию в большей степени проактивного и основанного на учете риска упреждающего подхода в основе бюджета должна по-прежнему лежать успешная программа управления безопасностью полетов, предусматривающая расширение требований, обновление инструктивного материала и постоянное сотрудничество с государствами.

8:5 Было подчеркнуто, что ИКАО, учитывая постоянное увеличение объемов воздушного движения и потребность общественности и политических кругов в безопасном увеличении пропускной способности глобальной аэронавигационной системы, должна оказывать помощь группам регионального планирования и осуществления проектов и Договаривающимся государствам в реализации поставленных ими целей по обеспечению полетов большего количества самолетов в загруженном воздушном пространстве. Комиссию проинформировали о том, что деятельность в области эффективности осуществляется по трем основным результативным направлениям:

- a) оптимизация структуры воздушного пространства и маршрутов;
- b) повышение эффективности и пропускной способности аэродромов;
- c) повышение эффективности системы за счет обмена информацией и разработки совместных средств и методов принятия решений.

8:6 Секретарь подчеркнула, что деятельность по обеспечению непрерывности деятельности международной гражданской авиации также обуславливает необходимость продолжения ИКАО работ, связанных с удовлетворением наиболее насущных потребностей сообщества международной гражданской авиации в периоды кризисов, будь то пандемии или войны, и что основная задача ИКАО будет заключаться в сведении до минимума и, если это возможно, предотвращении сбоев в работе авиационного транспорта. В этой связи основные направления деятельности будут заключаться в оказании помощи государствам в устранении разногласий, развитии сотрудничества с другими международными организациями по предотвращению распространения инфекционных заболеваний по воздуху и смягчении последствий любых сбоев за счет реализации планов на случай чрезвычайной ситуации.

8:7 Секретарь отметила, что в будущем может возникнуть много других проблем, которые невозможно предусмотреть в рамках бюджета, охватывающего трехлетний период. Трехлетний бюджет должен иметь определенную степень гибкости, однако реализация любой существенной новой задачи потребует привлечения внебюджетных ресурсов или изменения приоритетов программы работы.

8:8 Секретарь поблагодарила государства и международные организации, которые прикомандировали к Организации своих специалистов. Она отметила, что такие договоренности выгодны как донорам, так и ИКАО. Она предложила большему количеству государств и международных организаций в будущем прикомандировывать больше своих специалистов.

8:9 Комиссия приняла к сведению без замечаний разделы проекта бюджета Организации на 2008, 2009 и 2010 годы, касающиеся безопасности полетов, эффективности и непрерывности.

8:10 Техническая комиссия согласилась передать соответствующие части предлагаемого бюджета Организации на 2008, 2009 и 2010 годы.

## **Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06)**

### **Выполнение рекомендаций DGCA/06**

25:1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A36-WP/63 с добавлением, содержащий доклад о предпринимаемых действиях по рекомендациям Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06), состоявшейся в 2006 году. Данный рабочий документ содержит информацию о выполнении рекомендаций, адресованных государствам, и о последующих действиях по рекомендациям, адресованным ИКАО. В добавлении 1 к документу A36-WP/63 изложена будущая работа Совета по рассмотрению структуры и процесса разработки положений Приложений ИКАО, включая Стандарты, играющие критическую роль в обеспечении безопасности полетов. Комиссия приняла к сведению информацию, представленную в документе A36-WP/63.

### **Стандарты, Рекомендуемая практика и Правила ИКАО**

25:2 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/50, представленный Португалией от имени Европейского сообщества и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем. В документе WP/50 говорится, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) повысила осведомленность о проблемах, с которыми сталкиваются многие государства при выполнении своих обязательств по Чикагской конвенции. В документе рассматривается вопрос о сложности структуры положений Приложений и системы Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и приводятся предложения относительно будущей работы, основанной на проекте резолюции для принятия Ассамблеей.

25:3 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/239, представленный Королевством Саудовская Аравия и государствами – членами Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА). В этом документе предлагается рассмотреть процедуру принятия международных SARPS. В нем содержится призыв к Совету разработать механизм обеспечения более широкого участия Договаривающихся государств, с тем чтобы они могли высказать свое мнение относительно поправок, предлагаемых к Приложениям Чикагской конвенции. В документе также предлагается принять базовую методику внесения существенных изменений в систему международной гражданской авиации.

25:4 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/246, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО). В документе рассматривается вопрос о сложности действующих SARPS и представлен ряд предложений. В виду того, что во многих государствах существует тенденция к отделению предоставления аэронавигационных услуг от регулятивно-надзорной функции, при выработке и внедрении SARPS возникает настоятельная необходимость тесного сотрудничества между регулируемыми органами и регулируемой отраслью. В документе говорится, что SARPS ИКАО должны служить для отрасли основой для сотрудничества и конкретизации того, как их применение будет выражаться в технических стандартах.

25:5 Некоторые делегаты считали, что разработка международных стандартов отрасли, как это предложено в документе A36-WP/246, может поставить в невыгодное положение ряд государств, поскольку используемая отраслью процесс отличается от применяемого ИКАО процесса глобальных консультаций. Комиссия согласилась с тем, что

ответственность за принятие международных стандартов в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации по-прежнему возлагается на ИКАО.

25:6 Комиссия, принимая к сведению будущую работу Совета по рассмотрению структуры положений Приложений и процесса их разработки, изложенную в добавлении 1 к документу А36-WP/63, считала, что высказанные в ходе обсуждения и изложенные в рабочих документах идеи, в частности в документах А36-WP/50, А36-WP/239 и А36-WP/246, будут весьма полезны Совету в его дальнейшей работе. В этой связи Комиссия призвала Совет учитывать предложенный в документе А36-WP/50 проект резолюции, основные предложения которой заключаются в следующем:

- a) выявить основные риски и определить меры снижения этих рисков, которые следует положить в основу будущих проверок в рамках УППКБП, и уведомление о различиях с которыми должно разрешаться только в исключительных обстоятельствах;
- b) включить более подробные технические положения в дополнения или соответствующий инструктивный материал;
- c) пересмотреть существующую структуру Приложений с целью ее упрощения и сделать более ясной цель различных SARPS.

25:7 Комиссия считала, что эти предложения могут представлять собой часть измененного круга полномочий по пересмотру содержащихся в Приложениях положений, а также процесса внесения поправок. Однако ряд делегатов выразили сомнение в необходимости в подготовке нового Приложения по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. В качестве альтернативы было предложено включить положения, касающиеся организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в соответствующие Приложения, как это уже сделано в случае Приложения 6. Также было предложено провести независимое рассмотрение процесса разработки стандартов, включая сравнение с практикой других международных организаций.

25:8 Комиссия, принимая изложенный выше курс действий, отметила, что Совету необходимо будет рассмотреть потребности в ресурсах для проведения этой дополнительной работы.

### **Обеспечение соблюдения SARPS ИКАО**

25:9 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в представленном Республикой Корея документе А36-WP/245. В документе описываются разработка и функции механизма базы данных для использования в целях отслеживания и обеспечения выполнения SARPS ИКАО. Этот механизм предоставляется другим государствам бесплатно и может оказаться полезным при сопряжении с базой данных Универсальной программы проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Секретарь отметила, что в этой связи потребуются дополнительные ресурсы для адаптации прикладных программ в целях обеспечения их совместимости с программами ИКАО, такими как связанные с предстоящим внедрением электронной системы уведомления и представления сведений о различиях, и что в этом плане будет приветствоваться поддержка со стороны Договаривающихся государств.

### **Обмен информацией о безопасности полетов**

25:10 Комиссия рассмотрела представленный Колумбией документ А36-WP/201, в котором подчеркнута важность вывода 2/1 d) DGCA/06, касающегося обмена информацией о летной годности. Комиссия отметила, что ИКАО в настоящее время располагает ресурсами для изучения возможности создания базы данных, с тем чтобы Договаривающиеся государства могли обмениваться информацией о летной годности. Комиссия также приняла к сведению предложение Колумбии о том, чтобы государства, по возможности, предоставляли услуги экспертов для оказания помощи в этой работе.

### **Проводимые ИКАО оценки/проверки эксплуатантов международного воздушного транспорта в сфере безопасности полетов**

25:11 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ А36-WP/89. В документе WP/89 рассматривается аспект рекомендации 2/5 Конференции ГДГА, предусматривающей оказание непосредственной помощи государствам, не соблюдающим нормативные положения, и их эксплуатантам международного воздушного транспорта, используя с этой целью группу международных инспекторов и экспертов в области безопасности полетов. Последняя задача по оказанию помощи эксплуатантам будет включать в себя проведение оценок/проверок этих эксплуатантов в сфере обеспечения безопасности полетов. При этом в случае удовлетворительных результатов такие эксплуатанты не будут сталкиваться с ограничениями, накладываемыми другими государствами вследствие недостатков их собственных государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов. В документе WP/89 говорится, что такая роль умаляет значение контроля за обеспечением безопасности полетов воздушных судов иностранных эксплуатантов; кроме того, ИКАО рассредоточит свои собственные усилия по оказанию помощи государствам, если она возложит на себя новую и неприемлемую задачу, которую вместо ИКАО должны решать Договаривающиеся государства, выполняющие свои функции государства эксплуатанта. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО не следует в дальнейшем заниматься вопросом оказания непосредственной помощи эксплуатантам.

25:12 Комиссия приняла к сведению документ А36-WP/56, представленный Межгосударственным авиационным комитетом.

## **Пункт 26 повестки дня. Признание сертификатов и свидетельств, выданных другими государствами**

### **Признание сертификатов и свидетельств, выданных другими государствами**

26:1 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/13, документ А36-WP/124, представленный Пакистаном, и документ А36-WP/248, представленный Австралией.

26:2 В представленном Советом документе А36-WP/13 освещаются вопросы, связанные с признанием сертификата эксплуатанта (СЭ) и с производством полетов иностранными эксплуатантами. В документе представлен проект резолюции Ассамблеи о признании государствами САЭ иностранных эксплуатантов и наблюдении за их деятельностью. Наблюдение за деятельностью иностранных эксплуатантов является обязанностью государства. Предлагаемая резолюция напоминает государствам о необходимости такого наблюдения, в связи с чем им следует ввести требования и правила и, при необходимости, принимать надлежащие меры для поддержания безопасности полетов. В качестве дополнительной меры обеспечения безопасности полетов государствам настоятельно рекомендуется включать в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов. Предлагаемая резолюция также настоятельно призывает государства устанавливать эксплуатационные требования, регулирующие допуск иностранных авиаэксплуатантов на их территорию, уделяя при этом должное внимание последствиям их введения для упорядоченного развития международной гражданской авиации и связанным с этим затратам и нагрузке.

26:3 Комиссия отметила наличие большого количества новых требований, в соответствии с которыми эксплуатанты государства должны представлять подробную эксплуатационную информацию другим государствам и иногда получать от этих государств эксплуатационные спецификации. Эти требования иллюстрируют трудности, связанные с признанием действительным СЭ, выданного другим государством. Предлагаемая резолюция усиливает стандарт раздела II частей I и III Приложения 6, касающийся такого признания, и призывает ИКАО продолжать разработку необходимых руководящих принципов и процедур признания действительными сертификатов и свидетельств.

26:4 Одна из делегаций подчеркнула необходимость своевременной подготовки инструктивного материала, касающегося процедур верификации условий признания действительными сертификатов и свидетельств.

26:5 В свете результатов рассмотрения Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

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

### Резолюция 26/1\*

#### Признание государствами сертификатов авиаэксплуатанта иностранных эксплуатантов и наблюдение за их деятельностью

##### *Ассамблея*

*принимая во внимание*, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают Договаривающимся государствам юридические и эксплуатационные рамки для создания системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации на основе взаимного доверия и признания, требуя, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли свои обязательства по реализации в практически возможном объеме Стандартов и Рекомендуемой практики и по осуществлению надлежащего надзора за безопасностью полетов,

*принимая во внимание*, что согласно статье 37 Конвенции каждому Договаривающемуся государству необходимо сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

*напоминая* о том, что вопрос признания действительными сертификатов других Договаривающихся государств регулируется статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами,

*напоминая*, что окончательная ответственность за надзор в сфере безопасности полетов ложится на Договаривающиеся государства, которые должны постоянно пересматривать свои соответствующие возможности по надзору в сфере безопасности полетов,

*принимая во внимание*, что главная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении безопасности полетов в международной гражданской авиации во всем мире,

*напоминая* о резолюции А35-7 Ассамблеи, которая, в частности, настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам делиться критической с точки зрения безопасности полетов информацией и напоминает им о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов,

*напоминая* о Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов 2006 года, которая призвала государства исходить, при признании действительными удостоверений и свидетельств других государств, исключительно из соображений безопасности полетов, а не из стремления получить экономические преимущества и рекомендовала, в частности, чтобы:

- а) ИКАО разработала необходимые принципы и процедуры для оказания государствам помощи в обеспечении максимальной практически достижимой степени единообразия в признании действительности удостоверений и свидетельств и в осуществлении наблюдения за полетами иностранных воздушных судов над их территорией;

---

\* Номер изменен на А36-6.

- b) государства устанавливали, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе, правила, регулирующие доступ иностранных авиаэксплуатантов на их территорию;
- c) государства включали в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, основанную на типовой статье о безопасности полетов, разработанной ИКАО;

*принимая во внимание*, что Конвенция устанавливает для соблюдения правительствами основные принципы для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения развивались упорядоченным и гармоничным образом, в связи с чем одной из целей ИКАО является поддержка принципов и мер, направленных на то, чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично при взаимном уважении прав государств и с учетом общих интересов,

*признавая*, что несогласованность эксплуатационных требований и мер регулирования допуска авиаэксплуатантов из других государств может отрицательно сказываться на безопасности, эффективности и регулярности их полетов,

*признавая*, что несогласованная разработка национальной политики и программ в области наблюдения за эксплуатантами других государств может принижать роль международной гражданской авиации в социально-экономическом развитии,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости осуществлять надзор за своими эксплуатантами в сфере безопасности полетов в полном соответствии с действующими SARPS, убеждаться в том, что иностранные эксплуатанты, выполняющие полеты над их территорией, находятся под надлежащим надзором со стороны их собственных государств, и принимать соответствующие меры, когда это необходимо, для поддержания уровня безопасности;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства ввести требования и правила в отношении выдачи разрешения и наблюдения за полетами эксплуатанта, сертифицированного другим Договаривающимся государством, и при необходимости принимать надлежащие меры для поддержания безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства вставлять в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, принимая во внимание типовую статью, прилагаемую к резолюции, принятой Советом 13 июня 2001 года;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства признавать действительным сертификат авиаэксплуатанта (САЭ), выданный другим Договаривающимся государством, для целей полета над их территорией, включая посадки и взлеты, при условии, что требования, согласно которым этот сертификат был выдан, соответствуют минимальным применимым Стандартам, указанным в разделе II частей I и III Приложения 6;

5. *настоятельно призывает* Генерального секретаря продолжать разработку необходимых руководящих принципов и процедур для верификации условий признания действительными сертификатов и свидетельств в соответствии со статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства устанавливать эксплуатационные правила, регулирующие допуск иностранных авиаэксплуатантов на их территорию, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе и в соответствии со



Стандартами, руководящими принципами и процедурами ИКАО, уделяя при этом должное внимание необходимости сведения к минимуму затрат и нагрузки на Договаривающиеся государства и эксплуатантов;

*7. настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения конкретных эксплуатационных требований и мер, регулирующих допуск эксплуатантов из других Договаривающихся государств, которые бы сказывались отрицательным образом на упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

26:6 В представленном Пакистаном документе А36-WP/124 предлагается усиление роли ИКАО в вопросах безопасности полетов, в частности в том, что касается наблюдения за деятельностью иностранных эксплуатантов государствами и региональными группами. Комиссия отметила, что наблюдение за деятельностью иностранных эксплуатантов является обязанностью государства.

26:7 В представленном Австралией документе А36-WP/248 предлагается, чтобы ИКАО разработала международный регистр сертификатов эксплуатантов (СЭ) для обеспечения своевременного и эффективного наблюдения за деятельностью иностранных авиаэксплуатантов в соответствии с обязательствами государств содействовать безопасности авиаперевозок в пределах своих территорий. Кроме того, создание такого регистра может существенно уменьшить нагрузку на авиакомпании, связанную с постоянным обновлением информации сертификата авиаэксплуатанта по каждому воздушному судну, выполняющему международные полеты. До создания регистра СЭ ИКАО необходимо будет изучить и определить механизм финансирования этой инициативы. Комиссия поддержала предложение о том, что при условии наличия финансирования ИКАО разработает международный регистр СЭ, благодаря которому Договаривающиеся государства смогут получать полную информацию о действительности СЭ и об эффективности деятельности соответствующих надзорных органов по обеспечению соблюдения требований.

**Пункт 27 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО**

**Новая версия Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО**

27:1 Комиссия рассмотрела представленный Советом ИКАО документ А36-WP/47, в котором содержится новая версия Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, принятая Советом 18 июля 2007 года. В новую версию ГПБП интегрирована Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов, разработанная по просьбе и поддержке ИКАО основными заинтересованными сторонами отрасли в рамках Отраслевой группы по стратегии в области безопасности полетов (концерны "Эрбас", "Боинг", Международный совет аэропортов (МСА), Организация по предоставлению аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Фонд безопасности полетов (ФБП)). В документе А36-WP/47 также содержится предлагаемая резолюция Ассамблеи по вопросам глобального планирования. Цель данной рекомендации заключается в предложении перечня основных принципов высокого уровня, направленных на поддержку и укрепление подхода ИКАО к глобальному планированию в рамках стратегических целей А и D, касающихся безопасности и эффективности полетов.

27:2 Международный совет деловой авиации (МСДА) отметил, что сектор деловой авиации не был привлечен к разработке "дорожной карты", но выразил полную поддержку ГПБП и "дорожной карты". МСДА предложил учитывать при дальнейшем совершенствовании ГПБП стратегию обеспечения безопасности полетов в деловой авиации, разработанную МСДА, его ассоциациями-членами и Фондом безопасности полетов.

27:3 В представленном Колумбией документе А36-WP/202 содержится подробная информация о семинаре/практикуме, который будет проведен в Колумбии в октябре 2007 года для распространения и использования Глобальной "дорожной карты" по безопасности полетов и предлагается, чтобы такой подход был применен и в других регионах. Комиссия отметила, что данный документ по существу является вспомогательным и дополнительным к документу А36-WP/47.

27:4 Комиссия также приняла к сведению информацию, представленную Австралией в документе А36-WP/181, относительно внедрения Глобальной "дорожной карты" по безопасности полетов рядом государств региона Азии/Тихоокеанского региона в области ОрВД.

27:5 В свете результатов рассмотрения Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

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

### Резолюция 27/1\*

#### Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели в таких областях, как безопасность полетов и эффективность,

*признавая* важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

*признавая* важность основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив, обеспечивающих эффективную реализацию,

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

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

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

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

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

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

6. *порукает* Генеральному секретарю разместить глобальные планы на общедоступном веб-сайте ИКАО;

---

\* Номер изменен на А36-7.

7. заявляет, что данная резолюция Ассамблеи заменяет резолюцию А33-16 Ассамблеи, касающуюся Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Глобальный план обеспечения безопасности полетов

*Ассамблея,*

*вновь подтверждая,* что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

*признавая,* что обеспечение безопасности полетов является совместной обязанностью ИКАО, Договаривающихся государств и других заинтересованных сторон,

*признавая,* что в рамках партнерства с отраслевыми организациями, такими как Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST), Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов (ESSI), Панамериканская группа по безопасности полетов авиации (PAAST) и Группа по повышению безопасности полетов африканских стран и островов Индийского океана (ASET), могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

*признавая,* что имеется необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,

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

*осознавая* необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту,

*признавая,* что активный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по определению и управлению рисками безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения безопасности полетов авиации,

*отмечая с удовлетворением,* что основные партнеры по отрасли, выступающие в качестве Отраслевой группы по стратегии в области безопасности полетов (ISSG), совместно с ИКАО разработали глобальную "дорожную карту" обеспечения безопасности полетов, ставшую основой Глобального плана обеспечения безопасности полетов,

*отмечая* намерение постоянно использовать Глобальный план обеспечения безопасности полетов в качестве средства повышения безопасности полетов за счет концентрации усилий на тех областях, в которых они больше всего необходимы,

*отмечая,* что ИКАО разработала единую стратегию устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов,

*отмечая,* что 18 июля 2007 года Совет принял измененный Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

1. *подчеркивает* необходимость снижения количества и частоты авиационных происшествий с человеческими жертвами при выполнении воздушных перевозок во всех регионах

мира, и в частности в регионах, где эта частота значительно превышает средний мировой показатель;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и отрасли применять принципы и цели ГПБП и глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов и внедрять их методики в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами в целях снижения количества и частоты авиационных происшествий;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам проявлять политическую волю в целях предпринятия мер по устранению недостатков, включая недостатки, выявленные в ходе проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), применяя при этом методику ГПБП и процесс регионального планирования ИКАО;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам усиливать глобальные рамки обеспечения безопасности полетов посредством:

- a) обмена соответствующей информацией о безопасности полетов между государствами, всеми другими авиационными заинтересованными органами и общественностью;
- b) ускоренного внедрения систем управления безопасностью полетов в рамках авиационной отрасли в дополнение к существующим нормативным рамкам;
- c) содействия реализации справедливой практики за счет создания условий, в которых поощряется и стимулируется представление донесений и обмен информацией и в которых в случае получения информации о недостатках корректирующие действия предпринимаются своевременно;
- d) представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в соответствии с требованиями ИКАО;

5. *настоятельно рекомендует* государствам осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и убеждаться в том, что за деятельностью иностранных эксплуатантов, выполняющих полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны их государств, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *настоятельно рекомендует* государствам разрабатывать рациональные решения в области обеспечения безопасности полетов в целях полномасштабной реализации их функций по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов. Это может быть достигнуто за счет распределения ресурсов, использования внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, и привлечения специалистов из других государств;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованной реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО, избегая при этом дублирования работ.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Глобальный аэронавигационный план

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что повышение эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

*приняв* резолюцию А35-15, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/АТМ),

*отмечая,* что 30 ноября 2006 года Совет принял новую версию Глобального аэронавигационного плана (ГАНП),

1. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать предусмотренные в ГАНП рекомендации в рамках деятельности по планированию и осуществлению проектов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованному внедрению ГАНП, избегая при этом дублирования работ;

3. *поручает* Совету в тесном сотрудничестве с государствами и другими заинтересованными органами обеспечить постоянное обновление ГАНП с учетом дальнейшего развития событий в эксплуатационной и технической областях;

4. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать разработке региональных, субрегиональных и национальных планов на основе ГАНП и осуществлять контроль за их внедрением.

### **Проблемы вихревой безопасности**

27:6 В представленном Российской Федерацией документе А36-WP/193 рассматривается проблема вихревого следа с точки зрения безопасности полетов и увеличения пропускной способности воздушного пространства. В документе дано краткое описание комплексного подхода к решению данной проблемы и его практическое применение. В документе также предлагается изменить Техническую программу работы ИКАО с целью включить в нее разработку основных требований к бортовым и наземным системам предупреждения и индикации вихревых следов.

27:7 Секретарь отметила, что Аэронавигационная комиссия активно участвует в работе по проблеме вихревого следа и безусловно учтет данный документ в дальнейшей работе, которая также будет заключаться в рассмотрении информации о случаях столкновения с вихревым следом и результатов деятельности рабочей группы по категоризации вихревых следов и минимумам эшелонирования. Комиссия одобрила этот курс действий.

**Пункт 28 повестки дня. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, а также систем сбора и обработки данных в целях повышения безопасности полетов**

**Культура беспристрастности и данные о безопасности полетов**

28:1 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/10, в котором содержится доклад Совета о ходе выполнения резолюции А33-17 Ассамблеи, касающейся неразглашения некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию или инциденту, и резолюции А35-17 Ассамблеи, касающейся защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации, и предложение об обновлении этих двух резолюций. В документе также рассматриваются правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, содержащиеся в дополнении Е к Приложению 13.

28:2 В документе А36-WP/54 Межгосударственного авиационного комитета (МАК) рассматривается проблема некорректной интерпретации средствами массовой информации данных о безопасности полетов, что может в ряде случаев использоваться во вред отдельным авиакомпаниям и государствам, и отмечается необходимость разработки подходов к оценке уровня безопасности полетов, основанных на учете не только фактических, но и прогнозируемых данных.

28:3 В документе А36-WP/97 Соединенные Штаты Америки проинформировали о том, что в результате создания Группы по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) был значительно повышен уровень безопасности полетов и подчеркнули необходимость расширения масштабов представления и совместного использования данных о безопасности полетов в целях дальнейшего сокращения частоты авиационных происшествий. Доступ к этим данным является жизненно важным компонентом анализа риска, и в этой связи всем Договаривающимся государствам следует сотрудничать в деле устранения барьеров и препятствий совместному использованию данных в целях поддержки систем управления безопасностью полетов (СУБП) и принятия основанных на конкретных данных решений, направленных на уменьшение количества авиационных происшествий и инцидентов.

28:4 В документе А36-WP/71 Международная федерация ассоциаций диспетчеров управления воздушным движением (ИФАТКА) подчеркнула важность создания таких условий, в которых деятельность по повышению уровня безопасности полетов не сдерживалась бы угрозой принятия мер дисциплинарного воздействия или судебного преследования.

28:5 Международный совет деловой авиации (МСДА) представил документ А36-WP/110, в котором рассматривается необходимость признанных на международном уровне данных о безопасности полетов и определений применительно к деловой авиации. Несмотря на то, что в некоторых государствах собираются данные о безопасности полетов авиации общего назначения, единообразно принятая методика или согласованные на международном уровне определения, касающиеся данных о безопасности полетов деловой авиации, отсутствуют. С точки зрения безопасности полетов это вызывает обеспокоенность, поскольку несогласованные показатели или их отсутствие и показатели, характеризующие тенденции, исключают возможность оценки характеристик безопасности полетов.

28:6 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/112, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), в котором рассматривается важность культуры беспристрастности и уведомления о происшествиях, связанных с

безопасностью, для повышения уровня безопасности полетов и подчеркивается, что в настоящее время необходимо предпринять дополнительные действия, чтобы в национальных законах и правилах соответствующим образом отражалось, как должна обеспечиваться защита информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования.

28:7 Австралия представила документ А36-WP/126, в котором рассматривается вопрос о важности для проведения расследований, связанных с безопасностью полетов, свободного получения информации о безопасности полетов на основе доверия. В документе содержится исходная информация по данному вопросу, включая осуществляемую в Австралии деятельность, и предлагается поправка к резолюции А31-10 Ассамблеи (Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации).

28:8 Португалия представила документы А36-WP/224 и А36-WP/232 от имени Европейского сообщества и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЯ. В документе А36-WP/224 ИКАО предлагается предпринять конкретные действия по оказанию поддержки и совершенствованию определенных элементов государственных программ обеспечения безопасности полетов и сбора в мировом масштабе соответствующих данных в целях облегчения применения моделей риска ИКАО, Договаривающимися государствами и авиационной отраслью, а также для изучения возможности создания в рамках ИКАО новой структуры проведения анализов, обзоров и распространения подготовленных Договаривающимися государствами рекомендаций в отношении обеспечения безопасности полетов. В документе А36-WP/232 подчеркивается необходимость формирования "культуры беспристрастности" для создания условий, в которых поощряется и упрощается представление информации и обмен ею.

28:9 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/257, представленный Республикой Корея, в котором подчеркивается исключительная важность представления и совместного использования информации о безопасности полетов и роли и поддержки ИКАО в деле разработки и распространения стандартизированной электронной системы представления данных, позволяющей государствам также представлять и совместно использовать информацию о безопасности полетов, помимо информации об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах, например информацию о незначительных инцидентах, отказах и конфиденциальные донесения.

28:10 Комиссия в целом поддержала действия, предложенные в представленных выше документах, в каждом из которых рассматривается важность данных о безопасности полетов для поддержки упреждающего и префективного подхода к обеспечению безопасности полетов.

28:11 В отношении проекта резолюции о неразглашении некоторых данных об авиационных происшествиях и инцидентах, представленного Советом в документе А36-WP/10, один делегат высказал мнение о наличии оснований для возможного изменения национального законодательства в целях защиты информации и системы сбора и обработки данных о безопасности полетов для повышения уровня безопасности полетов, однако такой подход не применяется к защите данных об авиационных происшествиях и инцидентах. В этой связи он предложил внести в проект резолюции положение о том, что национальное законодательство должно отражать дух п. 5.12 Приложения 13, а не призывать государства изменять национальное законодательство.

28:12 Комиссия признала вклад культуры беспристрастности в деятельность по обеспечению безопасности полетов, о чем говорилось в документах WP/71, WP/112, WP/126 и WP/232, и в результате этого изменила текст представленного в документе WP/10 проекта



резолюции Ассамблеи "Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов авиации", с тем чтобы надлежащим образом отразить ее. Было также отмечено, что инструктивный материал в дополнении Е к Приложению 13 и *Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) можно использовать в целях создания благоприятных условий для применения культуры беспристрастности. Обращено внимание на необходимость обновления документа Doc 9859 в целях включения в него дополнительного инструктивного материала по внедрению СУБП и осуществлению государственной программы обеспечения безопасности полетов.

28:13 Комиссия признала необходимость проведения дополнительной работы по выполнению положений дополнения Е к Приложению 13, как это предложено в документах А36-WP/112 и А36-WP/126. Комиссия не согласилась с проведением немедленного юридического пересмотра, но настоятельно предложила ИКАО передать этот вопрос на рассмотрение Специализированного совещания по расследованию авиационных происшествий (AIG), которое состоится в 2008 году, для проведения соответствующего анализа перед подготовкой рекомендаций. Комиссия обратилась к ИКАО с просьбой представить доклад о ходе решения этого вопроса на следующей сессии Ассамблеи.

28:14 Комиссия также поддержала меры, изложенные в документах А36-WP/54, А36-WP/97, А36-WP/110 и А36-WP/224 и А36-WP/257. В отношении предлагаемых действий об изменении Приложения 13, представленных в документе А36-WP/224, Комиссия высказала мнение о целесообразности их рассмотрения в контексте специализированного совещания AIG в 2008 году. Кроме того, поскольку большая часть этих действий имеет финансовые последствия, Совету ИКАО необходимо принять решение о возможности их включения в программу работы Организации.

28:15 В отношении предложения, представленного в документе А36-WP/126, Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжить деятельность по защите источников информации о безопасности полетов и внести поправки в предлагаемую резолюцию А31-10 Ассамблеи. Однако следует проявлять осторожность до проведения Юридическим управлением ИКАО рассмотрения п. 5.12 Приложения 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" и выявления возможных несоответствий между этим пунктом и дополнением Е Приложения 13. Комиссия согласилась с тем, что вначале этот вопрос следует передать на рассмотрение участникам предстоящего специализированного совещания AIG.

28:16 Комиссия также рассмотрела перечисленные ниже информационные документы:

А36-WP/108, представленный Соединенным Королевством относительно UK Airprox Board (УКАВ), который был независимой организацией, спонсируемой и финансируемой совместно ведомством гражданской авиации (ВГА) Соединенного Королевства и министерством обороны (МО);

А36-WP/111, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором приводится описание выгод, обеспечиваемых комплексной системой управления авиакомпаний (комплексная AMS), призванной объединить взаимозависимые системы управления в целях повышения эффективности СУБП в деле уменьшения степени тех рисков, которые могут оказать неблагоприятное влияние на безопасность полетов;

А36-WP/122, представленный ИАТА по вопросу аудита эксплуатационной безопасности наземного обслуживания (ISAGO), который был программой аудиторских проверок работы поставщиков наземного обслуживания, которая направлена на повышение эксплуатационной

безопасности и качества наземного обслуживания путем осуществления нормативно оформленного планомерного процесса с использованием согласованных на международном уровне стандартов для управления эксплуатационным риском и безопасностью полетов, снижающего количество авиационных происшествий, инцидентов и случаев нанесения телесных повреждений;

A36-WP/192, в котором содержится подробная информация о прогрессе, достигнутом ведомством гражданской авиации Сингапура (ВГАС) в деле внедрения сингапурскими эксплуатантами воздушных судов и утвержденными организациями по техническому обслуживанию требований, предусмотренных системой управления безопасностью полетов (СУБП);

A36-WP/195, представленный Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП), в котором рассматривается реализуемая с 2006 года европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов (ESSI), предусматривающая сотрудничество в Европе в области безопасности полетов, цель которого заключается в дальнейшем повышении уровня безопасности полетов в Европе и для европейских граждан во всем мире.

28:17 В свете проведенной дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующие резолюции:

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

#### **Резолюция 28/1\***

#### **Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

---

\* Номер изменен на A36-8.

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

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

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

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с пунктом 5.12 Приложения 13 изучить и, по мере необходимости, внести корректировки в свои законодательства, правила и политику в целях обеспечения защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, чтобы, по возможности, устранить препятствия при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов, учитывая при этом опубликованные ИКАО правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, изложенные в дополнении Е к Приложению 13;

2. *порукает* Совету представить доклад о ходе решения этого вопроса на следующей очередной сессии Ассамблеи;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-17.

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

### **Резолюция 28/2\***

#### **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,

---

\* Номер изменен на А36-9.

*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,

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

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

*считая* 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,

*отмечая* опубликование ИКАО правовых принципов, предназначенных оказывать государствам помощь в принятии национальных законодательств и правил для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее отправление правосудия,

1. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои существующие законодательства или принять законы и правила для обеспечения защиты информации, поступающей из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах, разработанных ИКАО и изложенных в дополнении Е к Приложению 13;

2. *настоятельно рекомендует* Совету сотрудничать с Договаривающимися государствами и соответствующими международными организациями в деле разработки и внедрения инструктивного материала по созданию эффективных систем представления данных о безопасности полетов и созданию сбалансированных условий, в которых обеспечивается беспрепятственный доступ к ценной информации, получаемой из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов при одновременном уважении принципов отправления правосудия и свободы информации;

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

4. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-17.

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

### Резолюция 28/3\*

#### Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что основная задача Организации по-прежнему заключается в обеспечении безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

*принимая во внимание* важность своевременного и тщательного расследования авиационных происшествий и инцидентов, где бы они ни произошли, и представления соответствующих отчетов, а также незамедлительного направления другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО информации по результатам расследований, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, в целях предотвращения авиационных происшествий,

*принимая во внимание,* что одних усилий по выполнению регламентирующих положений недостаточно для уменьшения частоты авиационных происшествий,

*отмечая,* что однотипные авиационные происшествия повторяющегося типа по-прежнему имеют место при воздушных перевозках во всем мире,

*признавая,* что объем воздушных перевозок, как ожидается, значительно увеличится в предстоящие годы,

*признавая,* что остающаяся на протяжении последних нескольких лет относительно неизменной частота авиационных происшествий в сочетании с ожидаемым увеличением объема перевозок может привести к увеличению количества авиационных происшествий в год,

*признавая,* что на пути действенного предотвращения авиационных происшествий существует много проблем и что для дальнейшего сокращения количества авиационных происшествий в мире и улучшения показателя частоты авиационных происшествий в дополнение к мерам регламентирующего характера необходимо обеспечить более эффективное выявление и устранение случаев угрозы безопасности полетов и недостатков системы,

*признавая,* что функционирование открытых систем расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, зависит от принципов, не предусматривающих применение наказания и гарантирующих конфиденциальность,

*признавая,* что ряд государств в дополнение к своим программам регулирования безопасности полетов принимают меры предотвращения авиационных происшествий, не предусматривающие штрафных санкций,

*признавая,* что совместное использование информации о безопасности полетов, получаемой из систем расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, зависит от уважения всеми государствами принципов, не предусматривающих применение наказания и гарантирующих конфиденциальность, которые являются основой получения такой информации,

---

\* Номер изменен на А36-10.

1. *призывает* Договаривающиеся государства вновь подтвердить свои обязательства по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с положениями Приложения 13 к *Конвенции о международной гражданской авиации* незамедлительно предпринимать действия для расследования авиационных происшествий и инцидентов, представлять отчеты и направлять информацию, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО в целях повышения эффективности мер по предотвращению авиационных происшествий, принимаемых государствами и ИКАО;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия к совершенствованию мер по предотвращению авиационных происшествий, в частности в области подготовки персонала, обмена информацией и ее анализа, и внедрению систем представления отчетов на добровольной основе и без каких-либо штрафных санкций, с тем чтобы выйти на уровень новых задач организации деятельности по обеспечению безопасности полетов, обусловленных ожидаемым ростом объема перевозок и усложнением технического оснащения гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать с ИКАО и другими, располагающими для этого возможностями государствами в разработке и реализации мер предотвращения авиационных происшествий на основе сочетания опыта и ресурсов, позволяющего стабильно обеспечивать высокий уровень безопасности полетов гражданской авиации;

5. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые получают информацию о безопасности полетов из системы расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, другого государства, уважать систему конфиденциальности и принципы раскрытия информации, на основе которых предоставляющее государство получает такую информацию;

6. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А31-10.

### **Вопросы, касающиеся Приложения 13**

28:18 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/125, представленный Францией, в котором рассматривается вопрос о трудностях, обусловленных длительностью некоторых расследований, и действующие положения глав 5 и 6 Приложения 13.

28:19 Были высказаны мнения, ставящие под вопрос предложение о расширении положений Приложения 13 в части, касающейся участия в расследовании авиационных происшествий государств пунктов вылета и прибытия соответствующих воздушных судов. Более того, предложение о повышении статуса Рекомендуемой практики в п. 6.6 Приложения 13 до уровня стандарта можно было бы рассмотреть на специализированном совещании АIG в 2008 году. В этой связи Комиссия приняла к сведению предложение Франции и согласилась с тем, что данный вопрос следует передать специализированному совещанию АIG 2008 года.

### **Беспилотные воздушные системы (БВС)**

28:20 Соединенные Штаты Америки представили документ А36-WP/217, в котором содержится предложение о поддержке решения Аэронавигационной комиссии, касающегося включения в повестку дня специализированного совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (АIG) 2008 года вопроса о расследовании и предотвращении

авиационных происшествий и серьезных инцидентов с беспилотными авиационными системами. Был высказан ряд мнений в поддержку предложения Соединенных Штатов Америки. Комиссия согласилась с этим предложением и отметила, что этот вопрос является составной частью повестки дня специализированного совещания AIG в 2008 году. Один делегат, отметив, что в рамках этого пункта повестки дня ряд вопросов передан специализированному совещанию AIG 2008 года и что продолжительность этого совещания составляет всего лишь одну неделю, подчеркнул, что ИКАО и государствам необходимо хорошо заранее подготовиться, с тем чтобы это совещание прошло эффективно и плодотворно. Комиссия полностью поддержала это мнение.

**Пункт 29 повестки дня. Бортовые самописцы полетных данных**

29:1 Техническая комиссия рассмотрела документ А36-WP/9, содержащий доклад о ходе работы в области бортовых самописцев, который был представлен в соответствии с резолюцией А35-16 Ассамблеи. Было отмечено, что с момента проведения последней Ассамблеи деятельность в области самописцев осуществлялась в рамках Группы экспертов по бортовым самописцам Аэронавигационной комиссии. Предполагается, что результаты этой работы будут рассмотрены Комиссией в начале 2008 года, а предлагаемый проект поправок к положениям, касающимся бортовых самописцев, будет направлен государствам для подготовки замечаний.

29:2 Была высказана обеспокоенность относительно темпов работы в области бортовых самописцев; считалось, что эта работа осуществляется слишком медленно. Однако с момента проведения последней Ассамблеи работы выполнялись хорошими темпами, и в этой связи была подчеркнута важность их сохранения. Было также высказано мнение относительно важности использования устройств для записи изображений при расследовании авиационных происшествий, поэтому такому оборудованию следует уделить полномасштабное внимание, включая вопросы конфиденциальности, связанные с разглашением данных, зарегистрированных устройствами записи изображений. Было выражено другое мнение о том, что следует изучить вопрос о сборе бортовых данных и защите их для всех категорий воздушных судов.

29:3 Комиссия приняла к сведению представленный Египтом информационный документ А36-WP/187 по вопросу о том, чтобы настоятельно рекомендовать государствам обязать изготовителей воздушных судов с максимальной взлетной массой 5700 кг соблюдать технические требования к бортовым самописцам полетных данных (FDR), предусмотренные Приложением б, документ А36-WP/225, касающийся усиления требований Приложения б с целью предусмотреть двухчасовую продолжительность записи на всех воздушных судах, и документ А36-WP/300, представленный Соединенными Штатами Америки, с изложением краткой информации о разработке системы самописцев полетных данных в Соединенных Штатах Америки.

29:4 Техническая комиссия признала, что деятельность в области бортовых самописцев носит постоянный характер, однако согласилась с тем, что в свете представленной информации действия, предусмотренные резолюцией А35-16, завершены и эту резолюцию следует объявить утратившей силу.



## **Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы безопасности полетов**

### **Требования к знанию языка**

30:1 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/151, который содержал представленный Советом ИКАО доклад о выполнении требований к знанию языка и предложенный проект резолюции по смягчению последствий запаздывания в соблюдении некоторыми государствами требований Приложения 1 к знанию языка. Пилотам, которые не отвечают требованиям к знанию языка, потребуется запрашивать у других государств разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией. Государствам, которые не обеспечат соблюдение требований к дате начала их применения 5 марта 2008 года, будет предложено разработать планы мероприятий по выполнению требований, включающие временные меры по снижению риска, и представить свои планы всем другим государствам. Секретарь информировал Комиссию о том, что, в случае принятия резолюции в каждом регионе ИКАО, будет проведен ряд семинаров для оказания государствам помощи в разработке планов выполнения требований. Резолюция также предлагает ИКАО установить глобально согласованные критерии аттестации знания языка. Секретарь также указала, что система одобрения языковых аттестаций, предложенная в документе А36-WP/151, не включена в бюджет.

30:2 Комиссия рассмотрела представленный Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) документ А36-WP/68, в котором ИФАТКА выразила обеспокоенность тем фактом, что многие государства не обеспечивают приемлемыми темпами своевременное внедрение языковой подготовки. Согласно предложениям ИФАТКА, следует усилить важность этой программы для государств, и государства не должны вводить схемы представления данных о недостатках в знании языка, предусматривающие меры наказания, что было бы контрпродуктивным для безопасности полетов.

30:3 В документе А36-WP/183 Международная авиационная федерация (МАФ) и Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) указали, что некоторые государства не смогут до 5 марта 2008 года обеспечить аттестацию и сертификацию всех своих имеющих свидетельства пилотов и диспетчеров воздушного движения. В документе предлагалось еще раз рассмотреть просьбы ИАОПА об измерении стандартов знания языка применительно к выполнению полетов по ПВП и отложить дату начала применения требований до всесторонней оценки влияния стандарта. В документе также предлагалось установить стандартную аттестацию и упростить процедуры аттестации.

30:4 Было представлено предложение не распространять на пилотов, выполняющих полеты по ПВП в неконтролируемом воздушном пространстве, действие эксплуатационного требования уровня 4 ИКАО. Это предложение получило определенную поддержку, однако большинство возражало против такого исключения. Было выражено мнение о том, что государствам следует в переходный период с 5 марта 2008 года по 5 марта 2011 год учитывать путем проведения оценки риска то воздействие, которое оказывают требования к знанию языка на деятельность авиации общего назначения.

30:5 Один делегат выразил свою поддержку плану перехода, предложенному Советом в проекте резолюции, приложенной к документу А36-WP/151. Однако была выражена обеспокоенность тем, что введение такого плана, используя резолюцию Ассамблеи, не даст гарантию того, что каждое Договаривающееся государство будет допускать пилотов, которые не отвечают квалификационному требованию уровня 4, даже в том случае, когда государство, выдавшее свидетельство, разместило свои планы выполнения требований на веб-сайте ИКАО. В этой связи было рекомендовано обеспечить введение плана перехода, используя поправку к

Приложению 1, с тем чтобы воспользоваться международным признанием, предусмотренным статьей 33 Конвенции. Хотя этот подход получил некоторую поддержку, Комиссия признала, что, по-видимому, окажется невозможным изменить Приложение 1 до даты начала применения с 5 марта 2008 года и что резолюция обеспечивает практическую возможность дальнейшего продвижения в решении данной проблемы. Однако, учитывая выраженную делегатами озабоченность, Комиссия согласилась, что Совету следует дополнительно рассмотреть возможность внесения поправки в Приложение 1 и предпринять соответствующие действия.

30:6 Была также выражена обеспокоенность в отношении предложенного в п. 3.4 документа А36-WP/151 механизма ИКАО для одобрения проверки знаний авиационного языка и введения согласованных на глобальном уровне критериев языковой аттестации, приведенных в п. 2 постановляющей части прилагаемого проекта резолюции. Однако было также поддержано своевременное введение ИКАО системы одобрения услуг по языковой аттестации как средства поддержки государств в обеспечении единообразного выполнения требований к знанию языка.

30:7 Была признана необходимость представления задолго до 5 марта 2008 года информации, касающейся планов государств по выполнению требований или соблюдения ими требований к знанию языка.

30:8 Принимая во внимание результаты дискуссий, Комиссия представляет для принятия Пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию:

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

#### **Резолюция 30/1\***

#### **Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи**

*Ассамблея,*

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

*признавая,* что положения о знании языка подтверждают требование использовать стандартизированную фразеологию во всех предусмотренных для этого случаях,

*признавая,* что Договаривающиеся государства предприняли значительные усилия по выполнению требований к знанию языка к 5 марта 2008 года,

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

---

\* Номер изменен на А36-11.

*признавая*, что некоторым Договаривающимся государствам потребуется дополнительное время для внедрения положений о знании языка после даты начала применения,

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

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

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

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *порукает* Совету оказать поддержку Договаривающимся государствам в их внедрении требований к знанию языка посредством разработки согласованных на глобальном уровне критериев языковой аттестации;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые не могут обеспечить соблюдение требования к знанию языка к дате начала применения, помещать на веб-сайте ИКАО свои планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая, при необходимости, промежуточные меры по снижению степени риска в отношении пилотов, диспетчеров воздушного движения и операторов аэронавигационных станций, участвующих в обслуживании международных полетов, как это указано ниже в правилах, связанных с вышеизложенными положениями, и в инструктивном материале ИКАО;

4. *порукает* Совету подготовить для государств рекомендации по разработке планов мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая разъяснение мер по снижению риска, чтобы Договаривающиеся государства могли поместить свои планы на веб-сайте по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам освободить от выполнения требования о разрешении, предусмотренного статьей 40 Конвенции, в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией, пилотов, пока еще не отвечающих требованиям ИКАО к знанию языка, на период, не превышающий 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии, что государства, которые выдали им свидетельства или подтвердили их действительность, представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не вводить ограничений для своих эксплуатантов, выполняющих коммерческие полеты или полеты авиации общего назначения, на влет в воздушное пространство, находящееся под юрисдикцией или в зоне ответственности других государств, в которых диспетчеры воздушного движения или эксплуатанты радиостанций пока еще не отвечают требованиям к знанию языка, в течение периода, не превышающего 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии,

что эти государства представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам представлять по запросу ИКАО данные относительно их уровня внедрения требований к знанию языка;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о внедрении требований ИКАО к знанию языка;

9. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию А32-16.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

Договаривающимся государствам, которые не могут полностью выполнить требования к знанию языка к 5 марта 2008 года, следует:

1. Разработать планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, которые включают следующее:

- a) график принятия требований к знанию языка в рамках их национальных правил;
- b) график создания организационных структур по языковой подготовке и аттестации;
- c) описание основанной на степени риска системы определения приоритетов в отношении промежуточных мер, которые будут предприняты до обеспечения полного выполнения требований к знанию языка;
- d) процедуры внесения в свидетельства отметок об уровне знания языка их владельцев;
- e) назначение национального координатора по реализации плана мероприятий по внедрению требований к знанию английского языка.

2. Информировать все другие Договаривающиеся государства о своих планах мероприятий по внедрению требований к знанию языка, поместив эти планы на веб-сайте ИКАО по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года.

3. Уведомлять ИКАО о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой, касающихся знания языка.

4. Публиковать различия с требованиями к знанию языка в связи с предоставлением аэронавигационного обслуживания в своих сборниках аэронавигационной информации.

### **Вопросы, связанные с аэродромами**

30:9 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А36-WP/14, касающийся глобального выполнения требований к сертификации аэродромов, содержащихся в томе I "*Проектирование и эксплуатация аэродромов*" Приложения 14 "*Аэродромы*". Подчеркивая важность сертификации аэродромов в связи с усиливающейся тенденцией в направлении расширения автономии и приватизации аэродромов, в докладе подчеркивалось отсутствие прогресса в выполнении требований к сертификации аэродромов, включая аэродромные системы управления безопасностью полетов (СУБП).

30:10 В документе А36-WP/169 Международный совет аэропортов (МСА), отмечая выводы в документе А36-WP/14, представил информацию о деятельности МСА по обеспечению безопасности полетов в аэропортах и предложил ряд мер для решения возникших проблем.

30:11 В документе А36-WP/220, представленном Китаем, рекомендовалось изменить сферу применения соответствующего положения, содержащегося в томе I Приложения 14, и включить положения, касающиеся такой новой деятельности в аэропортах, как использование систем управления информацией на аэродромах. Кроме того, ИКАО предлагалось изучить возможность разработки дополнительных SARPS, касающихся используемых на перроне маркировки и знаков, а также пересмотреть положения, касающиеся ограничения препятствий. Делегат от Китая также предложил ИКАО рассмотреть повышение до уровня SARPS статуса инструктивного материала по управлению безопасностью полетов, содержащегося в *Руководстве по сертификации аэродромов* (Doc 9774) и *Руководстве по аэропортовым службам* (Doc 9137).

30:12 Комиссия отметила относительно низкий уровень выполнения требований сертификации аэродромов, включая внедрение СУБП, и призвала государства обеспечить в приоритетном порядке сертификацию аэродромов и внедрение СУБП на своих аэродромах. Комиссия также приняла к сведению касающееся ИКАО предложение провести дополнительные практикумы/семинары по сертификации аэродромов и аэродромным системам управления безопасностью полетов, включая представление единообразного согласованного инструктивного материала в отношении последних.

30:13 Комиссия приветствовала предложение МСА взаимодействовать с ИКАО с целью дальнейшего повышения уровня обеспечения сертификации аэродромов и:

- a) согласилась с тем, что необходимо быстро увеличить количество сертифицированных аэродромов и количество аэродромов, которые внедрились системы управления безопасностью полетов;
- b) призвала регламентирующие органы соблюдать SARPS, содержащиеся в томе I Приложения 14, и избегать излишнего и дорогостоящего чрезмерного регулирования;
- c) согласилась с тем, что государства должны поощрять совместное использование информации о безопасности полетов;
- d) предложила Совету ИКАО предусмотреть пересмотр спецификаций для всех аэродромов с условными кодами вплоть до E после изучения спецификаций Приложения 14 для кода F.

30:14 Комиссия одобрила цель предложенной МСА рекомендации государствам разработать регламентирующие положения, обязывающие эксплуатантов воздушных судов и обслуживающих агентов сообщать о всех инцидентах и авиационных происшествиях в аэропортах, однако считала, что такое требование фактически представляет собой элемент внедрения СУБП в аэропортах.

30:15 Комиссия приняла к сведению предложения, представленные в документе А36-WP/220, и согласилась передать их Совету для предпринятия соответствующих действий.

30:16 Комиссия приняла к сведению информацию, представленную Китаем в документах А36-WP/219 и А36-WP/221 в отношении, соответственно, управления в аэропортах уровнем

опасности, связанной с присутствием диких животных, а также о принятых мерах по разработке и внедрению SMS в аэропортах соответственно. Комиссия также приняла к сведению информацию, представленную Индией в документе A36-WP/160, о выполнении требований тома I Приложения 14 к сертификации аэродромов в Индии.

### **Летная годность**

30:17 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/206 и приняла к сведению дополнительную информацию в документе A36-WP/207; указанные документы были представлены Соединенными Штатами Америки и Секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

30:18 В документе A36-WP/206 содержатся предложения по активизации глобальных усилий в деле разработки эффективных заменителей огнегасящих систем для грузовых отсеков транспортных воздушных судов с использованием галоидированных углеводородов (галонов). Документ предлагает также поэтапное введение требований о замене галонов в туалетах транспортных воздушных судов, двигателях/вспомогательных силовых установках и портативных огнетушителях. Комиссия поддержала документ A36-WP/206 и одобрила предлагаемую резолюцию без изменений.

30:19 По итогам дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием приводимую ниже резолюцию.

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

### **Резолюция 30/2\***

#### **Замена галонов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что галоны вносят вклад в изменение климата и более не производятся на основании международной договоренности, поскольку они представляют собой химические вещества, способствующие истощению озона и используемые в качестве огнегасящих веществ в коммерческих транспортных воздушных судах в течение 45 лет,

*признавая,* что необходимо сделать намного больше, поскольку существующие запасы галонов уменьшаются, и экологическое сообщество выражает все большую обеспокоенность в связи с отсутствием существенного прогресса в авиации,

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

---

\* Номер изменен на A36-12.

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

*признавая*, что, несмотря на определенные успехи в разработке заменителей галонов для некоторых аспектов авиационной деятельности, реального прогресса не достигнуто в деле замены галонов в грузовых отсеках, а это наибольший по объему вид применения огнегасящего вещества,

*признавая*, что любая стратегия замены галонов должна основываться на альтернативах, не создающих неприемлемых рисков для окружающей среды или здоровья населения в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *соглашается* с настоятельной необходимостью разработки и внедрения заменителей галонов для гражданской авиации;

2. *призывает* государства рекомендовать своим изготовителям воздушных судов, авиакомпаниям, поставщикам химических веществ и компаниям по производству огнетушителей ускорить работу по внедрению заменителей галонов в двигателях и вспомогательных силовых установках, портативных огнетушителях и туалетах, а также выявлению дополнительных заменителей галонов для двигателей/вспомогательных силовых установок и грузовых отсеков;

3. *просит*, чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2011 года, обязательного требования о замене галонов в:

- туалетах на вновь изготавливаемых воздушных судах и
- туалетах, портативных огнетушителях, двигателях и вспомогательных силовых установках для воздушных судов, в отношении которых представлены новые заявки на сертификат типа;

4. *просит*, чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2014 года, обязательного требования о замене галонов в портативных огнетушителях для вновь изготавливаемых воздушных судов;

5. *поощряет* дальнейшее сотрудничество ИКАО с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожаров и Секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу о замене галонов в гражданской авиации;

6. *постановляет*, что Совет доложит на следующей очередной сессии Ассамблеи о ходе работы по замене галонов в гражданской авиации.

### **Выдача свидетельств и подготовка персонала**

30:20 Комиссия рассмотрела документы A36-WP/190 и A36-WP/191, представленные Антигуа и Барбудой, Барбадосом, Гаити, Гайаной, Гренадой, Доминикой, Сент-Винсент и Гренадинами, Сент-Китс и Невисом, Сент-Люсией, Суринамом, Тринидад и Тобаго и Ямайкой. Цель представления документа WP/190 заключалась в том, чтобы привлечь внимание к подготовке авиационного персонала и той ключевой роли, которую она играет в обеспечении безопасности и эффективности полетов международной гражданской авиации. В нем рекомендуется, чтобы ИКАО уделяла первоочередное внимание подготовке авиационного персонала и соответственно

выделила надлежащие ресурсы Центральному подразделению ТРЕЙНЭР. В документе А36-WP/191 ИКАО предлагается разработать дополнительные стандарты для включения в Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", касающиеся поставщиков наземного обслуживания воздушных судов, включая стандарты их сертификации. Кроме того, в документе предлагается потребовать от международных эксплуатантов использовать только тех поставщиков наземного обслуживания, которые будут сертифицированы в соответствии с предлагаемыми стандартами.

30:21 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/210, представленный Международной федерацией транспортников (МФТ) и Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА). В документе предлагается ввести в действие Стандарты ИКАО по сертификации всех поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANS), включая организации по техническому обслуживанию и поставщиков имеющих критическое значение частей; а также установить стандарты сертификации специалистов по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения, которые участвуют в выполнении ответственных функций по обеспечению безопасности полетов или авиационной безопасности; а также разработать стандарты, регулирующие ограничение рабочего времени для диспетчеров управления воздушным движением и выполнение специалистами по электронным средствам функции обеспечения безопасности воздушного движения.

30:22 Что касается документа А36-WP/190, то Комиссия согласилась, что надлежащая подготовка персонала является главным движущим фактором создания системы обеспечения безопасности и эффективности полетов международной гражданской авиации и поэтому ИКАО следует оказывать государствам помощь в их деятельности по подготовке персонала. Однако сложилось мнение, что Комиссии не следует заниматься подготовкой рекомендации в отношении того, как следует организовывать выполнение Секретариатом ИКАО функций по обеспечению подготовки персонала, так как это тот вопрос, за решение которого несет ответственность и отвечает Генеральный секретарь.

30:23 Представленные в документе А36-WP/191 предложения в отношении разработки стандартов и инструктивного материала по сертификации, надзору и контролю за деятельностью поставщиков обслуживания воздушных судов получили поддержку со стороны некоторых делегатов. Однако большинство делегатов считало, что эффективность системы управления безопасностью полетов (СУБП), созданной на уровне аэродрома и эксплуатанта, позволит достигнуть поставленных целей. Кроме того, отмечалось, что программа проверки поставщиков наземного обслуживания, осуществление которой начато ИАТА, и информация о которой представлена в информационном документе А36-WP/122, позволит получить необходимые данные для обеспечения функционирования СУБП аэропортов и эксплуатантов.

30:24 Большинство делегатов, высказавшие замечания по документу WP/210, заявили о своей поддержке действий, предложенных МФТ и ИФАТСЕА в отношении стандартов выдачи свидетельств специалистам по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения. Однако некоторые делегаты, исходя из опыта своих государств, считали, что это не приведет к повышению уровня безопасности полетов. Комиссия согласилась, что концепцию установления требований к выдаче свидетельств специалистам по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения можно поддержать в принципе, однако этот вопрос следует передать Совету ИКАО для дальнейшего рассмотрения, так как его решение связано с финансовыми последствиями.



30:25 Комиссия также приняла к сведению информационные документы A36-WP/164, A36-WP/165 с исправлениями № 1 и № 2, представленными Международной федерацией работников транспорта, и документ A36-WP/189, представленный Сингапуром.

### **Прочие вопросы**

30:26 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/280, представленный МФТ. В этом рабочем документе рассматривается вопрос об истории и сегодняшнем состоянии правил обеспечения производственной безопасности и здоровья авиационных специалистов и о том, что необходимо разработать SARPS, которые позволят обеспечивать производственную безопасность и здоровье членов кабинного экипажа. Этот документ был принят Комиссией к сведению без замечаний.

**Пункт 31 повестки дня. Постоянная эволюция глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), основанной на эксплуатационных характеристиках**

31:1 Секретарь представил подготовленный Советом документ А36-WP/17, который содержал информацию о достигнутом ИКАО прогрессе в планировании и внедрении глобальной системы ОрВД, основанной на эксплуатационных характеристиках. Документ включал информацию о принятии Советом второй поправки к *Глобальному аэронавигационному плану* (Дос 9750) с перечнем 23 инициатив в области планирования (GPI); разработке инструктивного материала по связанным с ОрВД требованиям, необходимых для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД, в виде проекта *Руководства по требованиям к системе организации воздушного движения* (Дос 9882); разработке части I *Руководства по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883) под названием "*Основные принципы перехода на основе эксплуатационных характеристик*", которая содержит стратегии перехода, необходимые для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД, а также о проведении Всемирного симпозиума по характеристикам аэронавигационной системы в Монреале в период с 26 по 30 марта 2007 года.

31:2 Комиссия выразила удовлетворение проводимыми работами, выразив согласие с тем, что интероперабельность, согласование и единообразие глобальной системы ОрВД являются критическими вопросами, в которых ИКАО должна по-прежнему играть ведущую роль. Комиссия призвала Совет продолжить свои усилия, направленные на обеспечение общего подхода к разработке и внедрению основанной на эксплуатационных характеристиках глобальной системы ОрВД, подчеркнув, что система эксплуатационных характеристик охватывает все сообщество ОрВД, а не только поставщиков аэронавигационного обслуживания.

31:3 Секретарь представил подготовленный Советом документ А36-WP/29, в котором отмечалась необходимость обеспечения согласованного в глобальном масштабе и скоординированного перехода к использованию навигации на основе характеристик (PBN). Документ содержал предложения Договаривающимся государствам, ИКАО и другим заинтересованным сторонам рассмотреть аспекты внедрения PBN.

31:4 Комиссия отметила, что концепция PBN была разработана по итогам Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года), которая рекомендовала ИКАО в срочном порядке проработать вопросы, связанные с внедрением требуемых навигационных характеристик (RNP) и зональной навигации (RNAV).

31:5 Был поставлен вопрос, касающийся того факта, что некоторые государства не используют GPS в качестве единственного средства навигации, и в этой связи следует поддерживать применение других средств навигации. В данном контексте было отмечено, что PBN не основывается исключительно на GNSS, и в этой связи этот конкретный аспект не будет препятствовать внедрению PBN.

31:6 Комиссия согласилась с тем, что необходимо контролировать ход работ по внедрению PBN в государствах и регионах и что для этой цели на региональном уровне следует обеспечить достаточные ресурсы. Было также подчеркнуто, что для обеспечения успешного внедрения ИКАО следует разработать соответствующий учебный и инструктивный материал по PBN.

31:7 Была выражена обеспокоенность по поводу того, что с повышением точности навигации современных воздушных судов может возрастать риск столкновения в некоторых

ситуациях, например в том случае, когда ошибка сделана либо службой управления воздушным движением, либо летным экипажем, и что следует продолжить работы, касающиеся боковых смещений, для снижения такого риска. Участники заседания были информированы о том, что ИКАО занимается данной конкретной проблемой и что новые положения ИКАО будут подготовлены в 2008 году.

31:8 При рассмотрении предложенной в документе WP/29 резолюции, Комиссия согласилась с тем, что следует усилить внимание безопасности полетов и что в данном контексте данную резолюцию следует изменить, призвав государства обеспечить выполнение заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) на все ВПП. Однако, признавая связанные с этим расходы, было согласовано, что резолюция должна касаться только ВПП, обслуживающих воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг. Комиссия выразила поддержку согласованному на глобальном уровне и скоординированному переходу на PBN, отметив, что, помимо преимуществ в плане безопасности полетов, это является ключевым аспектом, позволяющим внедрять глобальную систему организации воздушного движения (ОрВД), основанную на эксплуатационных характеристиках.

31:9 Некоторые государства выразили обеспокоенность тем, что сроки и показатели внедрения PBN в маршрутном воздушном пространстве и воздушном пространстве районов аэродромов окажутся контрпродуктивными для целей планирования. В этой связи Комиссия согласилась исключить их из резолюции.

31:10 Учитывая результаты дискуссии, Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию:

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

### **Резолюция 31/1\***

#### **Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что основная цель ИКАО заключается в обеспечении безопасного и эффективного функционирования глобальной аэронавигационной системы,

*принимая во внимание,* что улучшение характеристик аэронавигационной системы на согласованной, всемирной основе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

*принимая во внимание,* что 11-я Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО в срочном порядке рассмотреть и решить вопросы, связанные с внедрением зональной навигации (RNAV) и требуемых навигационных характеристик (RNP),

*принимая во внимание,* что 11-я Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО разработать схемы RNAV, основанные на использовании глобальной навигационной спутниковой

---

\* Номер изменен на A36-23.

системы (GNSS), для воздушных судов с неподвижным крылом, обеспечивающие высокую точность выдерживания линий пути и скорости при полетах по криволинейным траекториям, в целях сохранения эшелонирования и установления гибкой очередности захода на посадку,

*принимая во внимание*, что 11-я Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО разработать схемы RNAV, основанные на использовании GNSS, для воздушных судов с неподвижным крылом и винтокрылых воздушных судов, обеспечивающие возможность использования более низких эксплуатационных минимумов в районах с большим количеством препятствий или при наличии других ограничений,

*принимая во внимание*, что в резолюции А33-16 Совету поручено разработать программу, поощряющую государства внедрять схемы захода на посадку с вертикальным наведением (APV) с использованием, в частности, информации GNSS или дальномерного оборудования (DME)/DME, в соответствии с положениями ИКАО,

*признавая*, что внедрение заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) пока не носит широкого характера,

*признавая*, что Глобальный план обеспечения безопасности полетов определяет глобальные инициативы в области безопасности полетов (GSI), призванные сконцентрировать усилия на выработке стратегии в области безопасности полетов на будущее, которая предусматривает эффективное использование технологии в целях повышения уровня безопасности полетов, последовательное использование наилучшей отраслевой практики, согласование глобальных отраслевых стратегий в области безопасности полетов и осуществление согласованного регулятивного надзора,

*признавая*, что Глобальный аэронавигационный план определяет глобальные инициативы в области планирования (GPI), призванные сконцентрировать внимание на интеграции усовершенствованных навигационных возможностей воздушных судов в инфраструктуру аэронавигационной системы, оптимизации диспетчерских зон аэродромов за счет совершенствования методов проектирования и управления, оптимизации диспетчерских зон аэродромов за счет внедрения RNP и SID и STAR, основанных на использовании RNAV, и оптимизации диспетчерских зон аэродромов в целях повышения топливной эффективности при производстве полетов воздушных судов, используя для этого основанные на FMS схемы посадки,

*признавая*, что продолжающееся отсутствие единообразия разрабатываемых навигационных требований приведет к понижению уровня безопасности и эффективности полетов и потерям для государств и отрасли,

1. *настоятельно призывает* все государства внедрять основанные на RNAV и RNP маршруты обслуживания воздушного движения (ОВД) и схемы захода на посадку в соответствии с концепцией PBN ИКАО, изложенной в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках* (Doc 9613);

2. *постановляет*, чтобы:

а) государства и группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) завершили план внедрения PBN к 2009 году с целью обеспечения:

1) внедрения полетов на основе RNAV и RNP (где это необходимо) на маршрутах и в районах аэродромов в соответствии с установленными сроками и промежуточными показателями;

- 2) внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) (Баро-VNAV и/или GNSS с функциональным дополнением) на все концы оборудованных ВПП как основных схем захода на посадку или резервных схем для точных заходов на посадку к 2016 году с достижением следующих промежуточных показателей: 30 % к 2010 году, 70 % к 2014 году;
- б) ИКАО разработала согласованный план действий для оказания помощи государствам во внедрении PBN и обеспечила разработку и/или сопровождение согласованных на глобальном уровне SARPS, Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и инструктивного материала, включая согласованную на всемирном уровне методику оценки состояния безопасности полетов, в целях постоянного учета эксплуатационных потребностей;
3. *настоятельно призывает* все государства включить в свои планы внедрения PBN положения, касающиеся внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) на всех ВПП, обслуживающих воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или более, с выдерживанием установленных сроков и промежуточных показателей;
4. *порукает* Совету представить доклад о ходе работ по внедрению PBN на следующей очередной сессии Ассамблеи;
5. *порукает* группам регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) предусмотреть в своих программах работы рассмотрение вопроса о ходе внедрения PBN государствами в соответствии с принятыми планами внедрения и представить доклад ИКАО о любых возможных отклонениях.

31:11 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/52, представленный Португалией от имени Европейского сообщества, Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЯ, и документ А36-WP/113, представленный Соединенными Штатами Америки, посвященные реализации соответствующих инициатив, направленных на удовлетворение будущего спроса на их системы ОрВД. В обоих документах признается важность глобальной эксплуатационной концепции ОрВД ИКАО и Глобального аэронавигационного плана в качестве эффективных средств, определяющих направление глобальных усилий и служащих основой для постоянного совершенствования. В этой связи Комиссия согласилась с тем, что всю эту деятельность следует привести в соответствие с этими двумя документами, подчеркнув при этом что общая глобальная основа будет способствовать достижению функциональной совместимости и гармонизации.

31:12 В документе А36-WP/52 дается краткий обзор реализации инициативы "единое европейское небо" (SES) и ее значение для государств, не являющихся членами Европейского союза, содержится просьба к ИКАО принять к сведению создание в будущем европейского верхнего района полетной информации (ЕВРПИ) и предлагается ИКАО систематически координировать реализуемую в рамках инициативы SES научно-исследовательскую программу в области ОрВД (SESAR) с другими аналогичными инициативами в целях обеспечения согласованного внедрения новых технологий и систем, эксплуатация которых окажет влияние во всем мире. Комиссия признала выгоды, обеспечиваемые внедрением гибкого использования воздушного пространства, и необходимость тесной координации гражданских и военных органов в целях максимально возможного использования воздушного пространства гражданской авиацией. Кроме того, опытом, накопленным участниками инициативы SES, могут воспользоваться другие Договаривающиеся государства.

31:13 В документе А36-WP/113 дается краткий обзор авиатранспортной системы следующего поколения (NextGen) Соединенных Штатов Америки и влияния, которое она оказывает на глобальную авиацию. Было отмечено, что цель системы NextGen, предусматривающей создание экологически благоприятной и интероперабельной в глобальном масштабе авиатранспортной системы к 2025 году, зависит от международной гармонизации. Аналогично программе SESAR другим государствам, заинтересованным в трансформировании их собственных систем, была представлена информация, касающаяся NextGen.

31:14 Комиссия приняла к сведению содержащуюся в обоих документах рекомендацию о том, что ИКАО следует осуществлять координацию и отслеживать ход реализации программ SESAR, NextGen и любых аналогичных инициатив, которые будут иметь глобальные последствия. Кроме того, Комиссия приняла к сведению юридическое обоснование SES, касающееся создания в будущем европейского верхнего района полетной информации (ЕВРПИ) в рамках реорганизации структуры воздушного пространства в Европе в связи с внедрением SES и настоятельно рекомендовала Совету осуществлять, при необходимости, координацию по вопросам, связанным с его внедрением.

31:15 Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) представила документ А36-WP/115, в котором содержится краткая информация об интерпретации глобальной эксплуатационной концепции ОрВД, и выразила обеспокоенность относительно некоторого недопонимания, возникшего в связи с вопросом об эволюции системы ОрВД. Комиссия согласилась с выраженной в этом документе необходимостью тесного сотрудничества и принятия всеми членами сообщества ОрВД обязательств по достижению совместных целей и мнением о том, что совместное принятие решений на всех уровнях процесса планирования будет играть важную роль в постоянном совершенствовании глобальной системы ОрВД.

31:16 В отношении документа А36-WP/200 Комиссия приняла к сведению опыт Венесуэлы по переводу локальных баз данных геодезических координат на WGS-84 и потенциальную возможность отражения этого опыта в *Руководстве по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84)* (Doc 9674). Комиссия также отметила необходимость расширения технического и экономического сотрудничества между государствами в деле проведения геодезических съемок. Комиссия согласилась настоятельно рекомендовать Совету рассмотреть разделы 4.2.1 и 4.2.2 *Руководства по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84)* (Doc 9674) в свете опыта, накопленного Венесуэлой.

31:17 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/51, представленный Португалией от имени 43 Договаривающихся государств ИКАО, Европейского сообщества и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЯ. Комиссия признала, что для выполнения новых требований, обусловленных глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД, службы аэронавигационной информации (САИ) должны перейти к использованию более широкой концепции управления аэронавигационной информацией (АИМ). В этой связи Комиссия согласилась с необходимостью выработки стратегии и концепции АИМ и приняла к сведению рекомендации Глобального конгресса по САИ 2006 года, в которых кратко изложена стратегия перехода. В ходе обсуждения был затронут ряд вопросов, касающихся Глобального конгресса по САИ 2006 года и последующей деятельности. Секретарь проинформировала участников заседания о том, что в течение прошедшего трехлетнего периода ИКАО не играла ведущей роли в рассмотрении вопросов, касающихся САИ, однако в настоящее время Организация активно реализует программу работы в области САИ, которая будет представлена Аэронавигационной комиссии и Совету ИКАО в предстоящие месяцы. Этот рабочий документ был активно поддержан, причем участники заседания признали необходимость

поддержки Секретариатом рекомендаций Глобального конгресса по САИ совместно с необходимостью расширения координации и повышения степени транспарентности.

31:18 Китай представил документ А36-WP/176 с описанием плана внедрения RVSM и предложенной системы распределения эшелонов полетов (FLAS). Комиссия приняла к сведению информацию о проблемах, с которыми сталкивается Китай при разработке FLAS с использованием метров, и успешной деятельности по гармонизации новой системы с Российской Федерацией. Китай предложил пересмотреть и изменить таблицы крейсерских эшелонов в добавлении 3 Приложения 2, с тем чтобы учесть совместное предложение, представленное ранее в ИКАО Китаем и Россией. Комиссия приняла к сведению информацию о том, что в этой связи Секретариат уже инициировал принятие действий по изменению Приложения 2.

31:19 На рассмотрение Комиссии был представлен ряд информационных документов, касающихся совершенствования ОрВД. В документе А36-WP/153 содержится информация о предпринятых Индией инициативах по повышению пропускной способности аэродромов и воздушного пространства, которые охватывают внедрение навигации, основанной на характеристиках. В документе А36-WP/175 приводится описание проводимых летной школой гражданской авиации Китая научно-исследовательских работ в области внедрения радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B). В документе А36-WP/178 приводится описание проводимых Венесуэлой работ по модернизации системы ОрВД этого государства.

**Заявление делегации Республики Сербия  
по пункту 31 повестки дня Технической комиссии  
25 сентября 2007 года**

Делегация Сербии, являющейся членом ЕКГА, поддерживает документ WP/51, поскольку мы четко понимаем роль и значение САИ в рамках эксплуатационной концепции ОрВД. Вместе с тем в указанном документе имеется ряд моментов, по которым хотелось бы получить разъяснения от секретаря.

В п. 3.5.3 говорится, что АНУ и ЕВРОКОНТРОЛЬ подготовили проект плана работы и уже провели консультации с заинтересованными сторонами, причем планируются дополнительные консультации.

Кто эти заинтересованные организации и как будут проводиться дополнительные консультации?

Упоминается неофициальный глобальный консорциум, членами которого являются шесть государств и одна международная организация. Отмечается, что он работает ОТ ИМЕНИ и в координации с ИКАО.

Является ли это новым методом работы ИКАО? И что же произойдет с AISMAPSG? Кто руководит работой консорциума и как определяется его членский состав?

Делегация Сербии с большим удивлением узнала, что по этому важному вопросу не имеется рабочего документа Секретариата ИКАО, в котором нам на текущей сессии Ассамблеи были бы представлены разъяснения и изложение видения САИ.

(Подпись)

**Г-н Александр Павлович**  
Советник делегации Республики Сербия  
на 36-й сессии Ассамблеи



**Пункт 32 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

32:1 Техническая комиссия в ходе рассмотрения WP/133 отметила, что Совет предложил не вносить каких-либо изменений в существующее Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) (резолюция A35-15).

32:2 В связи с предлагаемыми поправками к пп. 3 и 4 постановляющей части добавления А к резолюции A35-14 одно Договаривающееся государство выразило обеспокоенность в связи с изъятием текста "любые технические спецификации, необходимые для обеспечения соответствия этим требованиям, представляются в виде добавлений к Приложениям", в связи с включением вспомогательных технических спецификаций в отдельные документы, а также в связи с правомерностью процедуры, предусматривающей утверждение Советом материала, подготовленного другими разрабатывающими стандарты организациями как соответствующего требованиям ИКАО. Этот делегат предложил не изменять добавление А к резолюции A35-14 в свете информации, представленной Технической комиссией в добавлении № 1 к документу WP/63, который был подготовлен Советом ИКАО по пункту 25 повестки дня. Секретарь заверил Комиссию в том, что в данном случае цель заключается в усилении недавнего акцента Совета на то, чтобы SARPS основывались на характеристиках и были менее технически ориентированы; а также, учитывая бюджетные сокращения, которые будут осуществляться с начала следующего трехлетнего периода, в исключении дублирования усилий и определении того, каким образом ИКАО и разрабатывающие технические стандарты организации могли бы наиболее эффективно оказывать друг другу поддержку в своей работе.

**Пункт 33 повестки дня. Прочие вопросы эффективности**

33:1 Комиссия поддержала предложение КАНСО, изложенное в документе A36-WP/123, которое касается выгод, обусловленных автономностью поставщика аэронавигационных услуг и его отделением от функций нормативного надзора, предусмотренных инструктивным материалом ИКАО. Было отмечено, что такое отделение приведет к повышению производительности ОрВД, повышению общественного доверия к поставщику аэронавигационных услуг и соответствует принципам качественного управления. Комиссия приняла к сведению информацию об имеющемся инструктивном материале ИКАО и согласилась с тем, что государствам следует еще раз настоятельно рекомендовать предпринять соответствующие меры по соблюдению положений, содержащихся в этом инструктивном материале.

### **Пункт 34 повестки дня. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра**

34:1 Комиссия рассмотрела документ А36-WP/7, в котором содержится предложение Совета об обновлении политики, изложенной в резолюции А32-13 Ассамблеи, которая предусматривает оказание поддержки позиции ИКАО на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) МСЭ. Уточненная политика отражает текущее положение дел в области авиации и будет служить основой в ходе подготовки и участия в работе будущих ВКР. Секретарь подчеркнула, что ВКР МСЭ являются форумами, на которых достигаются международные соглашения относительно распределения и использования радиочастотного спектра службам пользователей, и что для надлежащего учета позиции ИКАО на ВКР при рассмотрении вопросов, представляющих интерес для авиационного сообщества, необходимо усиление поддержки со стороны администраций – членов МСЭ. Уровень поддержки, оказываемой в настоящее время, недостаточен для обеспечения гарантий в постоянном удовлетворении авиационных потребностей.

34:2 В документе А36-WP/150 Соединенные Штаты Америки предлагают, чтобы ИКАО взяла на себя ведущую роль в глобальной деятельности по определению и предложению полосы радиочастотного спектра для беспилотных авиационных систем (беспилотных летательных аппаратов). Очередную ВКР планируется провести в октябре – ноябре 2007 года, однако на ней вопросы, касающиеся БАС рассматриваться не будут. По правилам требуется, чтобы повестка дня была определена за три года до очередного совещания, и в этой связи сообщество БАС приветствовало бы более активную поддержку со стороны ИКАО при разработке позиции в отношении потребностей в спектре для БАС для ее рассмотрения при следующей вероятной возможности, а именно на ВКР в 2011 году.

34:3 Секретарь подчеркнула, что наличие необходимого радиочастотного спектра по-прежнему является предварительным условием для безопасности полетов гражданской авиации и эффективного внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM). Комиссия отметила, что спрос на спектр со стороны неавиационных пользователей постоянно возрастает, и в этой связи авиация сталкивается с усилением конкуренции в области ограниченного располагаемого спектра, в частности, со стороны коммерческих служб электросвязи.

34:4 Соединенные Штаты Америки высказали мнение о необходимости активного участия в работе многих форумов, с тем чтобы обеспечить возможность оказания авиацией максимального влияния на позиции администраций – членов МСЭ. В целом участники заседания согласились с тем, что ИКАО необходимо усилить поддержку и выделить ресурсы для защиты авиационного спектра, играющего критически важную роль для международного авиационного сообщества.

34:5 Комиссия приняла к сведению общий лейтмотив документов WP/7 и WP/150 и согласилась с тем, что для удовлетворения потребностей авиации в спектре радиочастот необходима активная поддержка со стороны всех Договаривающихся государств ИКАО, с тем чтобы обеспечить надлежащее представление и осознание авиационных потребностей служб, связанных с обеспечением безопасности жизни людей.

34:6 В свете проведенной дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

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

### Резолюция 34/1\*

#### Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

\* Номер изменен на А36-25.

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

1. *настоятельно* рекомендует Договаривающимся государствам и международным организациям твердо поддерживать позицию ИКАО на конференциях ВКР и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям ВКР, путем:

- a) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для ВКР;
- b) включения в свои предложения для ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- c) поддержки позиции ИКАО и заявлений о политике ИКАО на ВКР МСЭ, утвержденных Советом и включенных в *Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации* (Doc 9718);
- d) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;
- e) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на региональные конференции, совещания исследовательских групп МСЭ и конференции ВКР специалистов своих полномочных органов гражданской авиации или других авиационных специалистов, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;

2. *предлагает* Генеральному секретарю привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

3. *порукает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, ресурсов, необходимых для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А32-13.

**Пункт 35 повестки дня. Прочие вопросы непрерывности**

35:1 Техническая комиссия отметила, что по данному пункту никаких рабочих документов представлено не было.

**Пункт 36 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации**

36:1 Техническая комиссия рассмотрела сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации (резолюция А35-14 и добавления А–W), и предлагаемые к нему поправки, представленные в документе А35-WP/133.

36:2 В связи с предлагаемыми поправками к пп. 3 и 4 постановляющей части добавления А к резолюции А35-14 одно из Договаривающихся государств высказало обеспокоенность в связи с изъятием текста "Любые спецификации по таким системам, необходимые для обеспечения соответствия этим требованиям, представляются в виде добавлений к Приложениям"; в связи с указанием вспомогательных технических требований в отдельных документах; а также в связи с правомерностью процедуры, предусматривающей утверждение Советом материала, подготовленного другими разрабатывающими стандарты организациями, как соответствующего требованиям ИКАО. Этот делегат предложил не менять добавление А к резолюции А35-14 в свете информации, предоставленной Технической комиссией в приложении 1 к документу WP/63, который был представлен Советом ИКАО по пункту 25 повестки дня. Секретарь заверил Комиссию в том, что намерение заключается в том, чтобы усилить недавний настоятельный призыв Совета к тому, чтобы Стандарты были в большей степени ориентированы на характеристики, а не на техническую сторону; в свете бюджетных сокращений, которые начнут действовать с начала следующего трехлетнего периода, необходимо избегать дублирования усилий и определить, как ИКАО и организации, разрабатывающие технические стандарты, могли бы оптимально поддерживать друг друга.

36:3 Техническая комиссия также рассмотрела документ А36-WP/139, представленный Российской Федерацией, в котором содержалось предложение о разработке механизма, позволяющего Совету эффективно отслеживать готовность Договаривающихся государств к выполнению поправок к SARPS и PANS. Комиссия признала трудности, связанные с соблюдением некоторых SARPS, и в этой связи согласилась настоятельно рекомендовать Совету учитывать такие трудности при установлении сроков начала применения поправок к Приложениям.

36:4 Техническая комиссия также приняла к сведению информацию, представленную Индией в документе WP/152 о внедрении систем CNS/ATM в Индии, и информацию Соединенных Штатов Америки в документе WP/303 о сотрудничестве гражданских и военных органов.

36:5 Комиссия, используя процедуры и принципы, рекомендованные Советом, согласилась с необходимостью внесения изменений в добавления А, С, D, K, L и P по следующим причинам:

- а) Добавление А, пп. 3 и 4 постановляющей части – отразить переход к разработке основанных на эксплуатационных характеристиках SARPS и более активно использовать внешние организации – разработчики стандартов и результаты их деятельности в рамках ИКАО во избежание дублирования работы.
- б) Добавление С, пп. 2 и 3 постановляющей части и новый п. 4 постановляющей части – отразить мысль о том, что программы работы Группы экспертов АНК должны соответствовать бизнес-плану ИКАО. Получить поддержку изменения формы работы групп экспертов, сократить общий объем деятельности групп экспертов и в большей степени перенацелить Секретариат на соблюдение Стандартов, а не на их разработку.

- c) Добавление D, п. 2 постановляющей части, новый п. 3 постановляющей части, связанное с этими положениями правило 3 – упомянуть необходимость указания причин несоблюдения SARPS и используемых альтернативных средств в обеспечении соблюдения. Такая информация станет важным вкладом в проводимую ИКАО работу по сбору и анализу информации.
- d) Добавление K (стало добавлением J), положения преамбулы и связанные с этими положениями правила 1 и 5 – отразить мысль о том, что планирование средств и служб в настоящее время основывается на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и Глобальном аэронавигационном плане и что региональные планы должны поддерживать основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию, и поддержать использование средств автоматизации в процессах регионального планирования.
- e) Добавление L (стало добавлением K), новое положение преамбулы, п. 1 постановляющей части и связанное с этими положениями правило 2 – показать, что региональные аэронавигационные совещания более не являются основным инструментом рассмотрения и пересмотра региональных планов. Сегодня процесс регионального планирования, как правило, проводится в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Региональные аэронавигационные совещания будут созываться только для рассмотрения вопросов, которые невозможно надлежащим образом рассмотреть в рамках PIRG, и они должны быть весьма целенаправленными. Работу следует ориентировать на более полную интеграцию глобальной и региональной деятельности (Штаб-квартира и региональные бюро).
- f) Добавление P (стало добавлением O), два новых положения преамбулы, новый п. 3 постановляющей части – значительную часть глобального воздушного пространства занимают районы, где осуществляется военная деятельность. ИКАО следует получить мандат на оказание содействия заключению соглашений между гражданскими и военными органами. Изменения также учитывают новые положения эксплуатационной концепции ОрВД, которые были одобрены Одиннадцатой Аэронавигационной конференцией.

36:6 Кроме того, Техническая комиссия согласилась с тем, что добавление I следует исключить по той причине, что предлагается новая резолюция в поддержку дальнейшей эволюции, за рамками CNS/ATM, на пути к созданию глобальной системы организации воздушного движения и более полной интеграции авиатранспортной системы следующего поколения (NextGen) и программы исследований по ОрВД в едином европейском небе (SESAR) как части глобальной системы.

36:7 Техническая комиссия представляет на утверждение пленарному заседанию резолюцию 36/1 и добавления A–W включительно, которые в соответствии с действующей практикой заменят резолюцию A34-15 и добавления A–X включительно.



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

**Резолюция 36/1\***

**Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней  
правилах, касающихся непосредственно аэронавигации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции A15-9 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 35-й сессии Ассамблеи было принято Ассамблеей в резолюции A35-14 с добавлениями A-X включительно,

*принимая во внимание,* что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции A35-14 с добавлениями A-X включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 36-й сессии Ассамблеи,

*принимая во внимание,* что настоящим заменяется заявление о постоянной политике, содержащееся в резолюции A35-14,

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 36-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 A35-14 с добавлениями A-X включительно.

---

\* Номер изменен на A36-13.

## 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 включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности, эффективности и интероперабельности. Вспомогательные технические спецификации, разрабатываемые ИКАО, по возможности помещаются в отдельные документы;

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. Документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями-разработчиками стандартов, если он рассматривается Советом как адекватный с точки зрения соблюдения требований ИКАО;

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 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.

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 3 мес 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 пункта 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 6 мес.

## 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 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

## **ДОБАВЛЕНИЕ 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 поддерживают бизнес-план ИКАО, определяются четко и ясно с указанием сроков и соблюдаются;

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;

4. деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на эксплуатационных характеристиках подход к разработке SARPS.

### **Правило, связанное с вышеизложенными положениями**

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

## ДОБАВЛЕНИЕ 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 Советом с целью содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности и регулярности международной аэронавигации или несовместимы с целями международных стандартов;
3. Совет анализирует основные причины несоблюдения и предпринимает надлежащие действия.

### **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. Если Договаривающееся государство не может выполнять какие-либо положения SARPS, ему следует информировать ИКАО о причинах несоблюдения, а также о

любых применимых национальных положений и практике, отличающихся по характеру или в принципе. 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 Н**

### **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;

- с) 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;
- д) Организации следует консультировать Договаривающиеся государства по вопросам эксплуатационного надзора за учебно-тренировочными средствами;
- е) 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:

- а) стандартизации, насколько это практически осуществимо, учебных программ, методики и содержания учебных курсов и введения необходимых положений о проведении экзаменов и выдаче свидетельств;
- б) приведения уровня подготовки к уровню Международных стандартов;
- с) 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 к установлению требований в отношении:

- а) 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
- б) 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 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 J**

### **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,

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

*принимая во внимание*, что планирование средств и служб должно поддерживать основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию,

*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 следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аэронавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.
2. 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.
3. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется Договаривающимся государствам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.
4. 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.
5. Совету следует обеспечивать, чтобы разрабатывалась электронная база данных региональных планов с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.
6. 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 К

### 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,

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

*постановляет:*

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

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять Договаривающиеся государства, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.
2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует представлять в электронном формате не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес – в случае основной вспомогательной документации.

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

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

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ I**

### **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 и разбор серьезных недостатков в реализации региональных планов и принятие Организацией соответствующих мер осуществляются 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 пользователями 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 М**

#### **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,

---

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

*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 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 N

### Обеспечение поисково-спасательной службы

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

*постановляет:*

1. пределы районов поиска и спасания над территорией государств, или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, над районом, выходящим за пределы суверенного воздушного пространства государства, или над открытым морем устанавливаются исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации, районов поиска и спасания и, в случае с районами над

открытым морем, морскими районами поиска и спасания, в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности при наименьших общих затратах;

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

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

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

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

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

*и далее заявляет, что:*

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

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

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Договаривающимся государствам следует в сотрудничестве с другими государствами и 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 О

### 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,

*признавая,* что в связи с растущими потребностями воздушного движения было бы полезным расширить доступ к воздушному пространству, используемому в военных целях, и 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,

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

*постановляет:*

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы 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;

3. Совет стремится поддерживать государства при заключении соглашений о взаимодействии гражданских и военных органов.

### 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 пункте 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 пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

## ДОБАВЛЕНИЕ Р

### 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 пункте 2 постановляющей части.

### **ДОБАВЛЕНИЕ Q**

#### **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 R**

### **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 S**

### **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 Т

### 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 U**

#### **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 V**

### **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 W**

### **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.

**Правило, связанное 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.

### **Пункт 37 повестки дня. Прочие вопросы аэронавигации**

37:1 В документе А36-WP/144 Российская Федерация представила уточненную информацию о функционировании и модернизации структуры кроссполярных маршрутов, связывающих континенты Северной Америки с континентом Юго-Восточной Азии и Тихоокеанским регионом. Постоянное увеличение объемов воздушного движения по этой структуре маршрутов и все возрастающий спрос на доступ к маршрутам подчеркивают важность этой системы и необходимость межрегиональной деятельности государств по рассмотрению этого вопроса. В этой связи Комиссия согласилась с важностью оказания ИКАО поддержки и решила представить для принятия пленарным заседанием приводимую ниже резолюцию.

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

#### **Резолюция А37/1\***

#### **Использование кроссполярных маршрутов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в рамках ИКАО создана новая структура проходящих через Северный полюс авиамаршрутов, связывающих континент Северной Америки с Юго-Восточной Азией и Тихоокеанским регионом,

*принимая во внимание,* что создание указанной структуры явилось результатом совместных усилий, предпринятых Германией, Исландией, Канадой, Китаем, Монголией, Норвегией, Российской Федерацией, Соединенными Штатами Америки, Финляндией и Японией, проявивших при решении этой сложнейшей задачи беспрецедентный дух межгосударственного сотрудничества,

*принимая во внимание,* что указанная структура вступила в действие 1 февраля 2001 года с объявлением авиационными властями России о вводе в эксплуатацию системы кроссполярных воздушных трасс, проходящих через акваторию Северного Ледовитого океана,

*принимая во внимание,* что ввод в эксплуатацию данной структуры воздушных трасс с использованием кроссполярных маршрутов является событием исключительной значимости, поскольку позволяет существенно уменьшить полетное время между пунктами Северной Америки и пунктами Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона,

*принимая во внимание,* что использование кроссполярных маршрутов открыто для воздушных судов всех Договаривающихся государств в соответствии с положениями *Конвенции о международной гражданской авиации,*

*принимая во внимание,* что использование кроссполярных маршрутов несет значительные экологические выгоды в отношении охраны окружающей среды и значительные экономические выгоды для пассажиров и авиакомпаний,

---

\* Номер изменен на А36-14.

*принимая во внимание*, что анализ и прогнозирование роста интенсивности воздушного движения по кроссполярным трассам свидетельствуют о необходимости принятия своевременных мер по дальнейшему совершенствованию эксплуатационных характеристик кроссполярных маршрутов,

*принимая во внимание*, что удовлетворение потребностей в совершенствовании эксплуатационных характеристик кроссполярных трасс связано со значительными финансовыми и материальными затратами на обеспечение надлежащего уровня безопасности полетов,

1. *заявляет*, что в целях получения максимальных выгод от ввода в эксплуатацию кроссполярных маршрутов необходимо, чтобы государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения в рамках новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов, добивались в максимальной степени скоординированного планирования увеличения пропускной способности этой структуры;

2. *просит* Совет принять надлежащие меры по мобилизации ресурсов государств, международных организаций и финансовых учреждений в целях обеспечения динамичного развития новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов;

3. *просит* Совет следить в приоритетном порядке за развитием новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов и по мере необходимости подготавливать рекомендации в отношении эксплуатации и развития данной структуры;

4. *просит* Совет сохранить свою координирующую роль и поддержать инициативы в отношении организации межрегиональной деятельности, связанной с функционированием структуры международных трансрегиональных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов и модернизацией систем ОрВД, обеспечивающих эти маршруты;

5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-13.

37:2 В документе А36-WP/146, представленном Российской Федерацией, приводится краткое описание функций Росаэронавигации, являющейся специально уполномоченным российским федеральным органом исполнительной власти, ответственным за проведение государственной политики, государственного регулирования и надзора в сфере использования российского в гражданских и военных полномочных органов, что обеспечивает возможность дальнейшего развития гибкого использования воздушного пространства и повышения безопасности полетов. Комиссия приняла к сведению представленную Российской Федерацией информацию о выгодах, обеспечиваемых интеграцией гражданских и военных служб воздушного движения, и согласилась с тем, что государствам следует настоятельно рекомендовать осуществлять деятельность в этом направлении, а ИКАО – оказывать поддержку этим усилиям.

37:3 Комиссия приняла к сведению представленную Российской Федерацией в документе А36-WP/250 информацию о состоянии системы ГЛОНАСС и ее использовании в составе GNSS. Гарантия безвозмездного предоставления навигационных сигналов пользователям системы ГЛОНАСС во всем мире является основным принципом реализации программы, закрепленным указом, подписанным Президентом Российской Федерации. Дополнительные выгоды предоставляются пользователям за счет функциональной совместимости систем ГЛОНАСС и GPS, а также внедрения систем функционального дополнения наземного базирования, которое началось совместно с реализацией планов по разработке российской

системы функционального дополнения космического базирования. Комиссия отметила выгоды, обеспечиваемые совместным использованием сигналов GNSS.

37:4 Комиссия также приняла к сведению следующие информационные документы.

A36-WP/146, представленный Российской Федерацией по вопросу государственного регулирования аэронавигационной системы Российской Федерации;

A36-WP/155, представленный Индией по вопросу навигации на основе GPS и функционального дополнения геостационарными спутниками (GAGAN);

A36-WP/156, представленный Российской Федерацией и посвященный концепции создания и развития аэронавигационной системы Российской Федерации;

A36-WP/157, представленный Российской Федерацией по вопросу внедрения систем управления безопасностью полетов и ОрВД в Российской Федерации;

A36-WP/158, представленный Исламской Республикой Иран о новых РЛС захода на посадку для иранских аэропортов (системы ARIA);

A36-WP/214, представленный Российской Федерацией по вопросу создания укрупненных центров единой системы организации воздушного движения Российской Федерации;

A36-WP/216, представленный Индонезией, об осуществляемой в Индонезии деятельности в области GNSS;

A36-WP/260, представленный Республикой Корея и посвященный программе ИКАО по подготовке стипендиатов из развивающихся стран.

**Пункт 38 повестки дня. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию**

38:1 Пленарное заседание передало добавление В документа А35-WP/28, касающегося резолюций Ассамблеи, подлежащих сведению воедино или аннулированию, Технической комиссии, которая согласилась с рекомендацией Совета о том, что резолюцию А24-8 (Пересмотр программы работы в области аэронавигации), содержащуюся в части II документа *"Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)"* (Дос 9848), следует аннулировать.

— — — — —

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТАЦИИ И РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

#### Перечень документации

<u>Документ</u>	<u>Название</u>
Doc 7300	<i>Конвенция о международной гражданской авиации</i>
Doc 9137	<i>Руководство по аэропортовым службам</i>
Doc 9613	<i>Руководство по требуемым навигационным характеристикам (RNP)</i>
Doc 9674	<i>Руководство по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84)</i>
Doc 9750	<i>Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM</i>
Doc 9718	<i>Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации с изложением утвержденной политики ИКАО</i>
Doc 9774	<i>Руководство по сертификации аэродромов</i>
Doc 9828	<i>Доклад Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003)</i>
Doc 9848	<i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года)</i>
Doc 9851	<i>Годовой доклад Совета, 2004</i>
Doc 9859	<i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>
Doc 9862	<i>Годовой доклад Совета, 2005</i>
Doc 9866	<i>Конференция генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов</i>
Doc 9876, испр. № 1 и дополнение	<i>Годовой доклад Совета, 2006</i>
Doc 9882	<i>Руководство по требованиям к системе организации воздушного движения</i>
Doc 9883	<i>Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы</i>



## Перечень рабочих документов

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
7	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы			A36-WP/295	A36-WP/356
8	Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы			A36-WP/295	A36-WP/356
25	Деятельность по итогам Конференции по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06)	A36-WP/50 A36-WP/56 A36-WP/63 и Add. No. 1 A36-WP/89 A36-WP/201 A36-WP/239 Rev. No. 1 A36-WP/245 A36-WP/246	Португалией от имени Европейского сообщества, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЕМ МАК  Соединенными Штатами Америки Колумбией Саудовской Аравией, АРКГА Республикой Корея КАНСО	A36-WP/298	A36-WP/357
26	Признание сертификатов и свидетельств, выданных другими государствами	A36-WP/13 A36-WP/124 и Corr. No. 1 A36-WP/248	Пакистаном  Австралией	A36-WP/298	A36-WP/357
27	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО	A36-WP/47 A36-WP/188 A36-WP/193 A36-WP/202	Австралией Российской Федерацией Колумбией	A36-WP/298	A36-WP/357
28	Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, а также систем сбора и обработки данных в целях повышения безопасности полетов	A36-WP/10 A36-WP/71 A36-WP/97 A36-WP/111 A36-WP/112 A36-WP/126 A36-WP/169 A36-WP/217 Corr. No. 1 (A)	ИФАТКА Соединенными Штатами Америки ИАТА КАНСО Австралией МСА	A36-WP/315	A36-WP/358

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A36-WP/224, Corr. No. 1 и Revision No. 1	Португалией от имени Европейского сообщества, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем		
		A36-WP/232 и Revision No. 1	Португалией от имени Европейского сообщества, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем		
		A36-WP/257	Республикой Корея		
29	Бортовые самописцы полетных данных	A36-WP/9 A36-WP/187 A36-WP/225 A36-WP/300	Египтом Египтом Соединенными Штатами Америки	A36-WP/315	A36-WP/358
30	Прочие вопросы безопасности полетов	A36-WP/14 A36-WP/54 и Corr. No. 1 (A, P) A36-WP/68 A36-WP/108, Replacement, и Corr. No. 1 (A) A36-WP/110 и Corr. No. 1 (A) A36-WP/122 и Corr. No.1 A36-WP/125 и Corr. No. 1 A36-WP/151 A36-WP/160 A36-WP/164 A36-WP/165 и Corrigenda Nos. 1 и 2 (A, И, Ф) A36-WP/169 A36-WP/183 A36-WP/184 A36-WP/189	МАК ИФАТКА Соединенным Королевством МСДА ИАТА Францией Индией МФТ МФТ МСА МАФ, ИАОПА Сингапуром Сингапуром	A36-WP/316 и Add. No. 1	A36-WP/359

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A36-WP/190	Антигуа и Барбудой, Барбадосом, Гаити, Гайаной, Гренадой, Доминикой, Сент- Винсент и Гренадинами, Сент-Китс и Невисом, Сент- Люсией, Суринамом, Тринидад и Тобаго, Ямайкой		
		A36-WP/191	Антигуа и Барбудой, Барбадосом, Гаити, Гайаной, Гренадой, Доминикой, Сент- Винсент и Гренадинами, Сент-Китс и Невисом, Сент- Люсией, Суринамом, Тринидад и Тобаго, Ямайкой		
		A36-WP/192	Сингапуром		
		A36-WP/195 и Согг. No. 1 (A)	ЕАБП		
		A36-WP/206	Соединенными Штатами Америки, ЮНЕП		
		A36-WP/207	Соединенными Штатами Америки, ЮНЕП		
		A36-WP/208	МФТ		
		A36-WP/210	МФТ		
		A36-WP/217	Соединенными Штатами Америки		
		A36-WP/219	Китаем		
		A36-WP/220	Китаем		
		A36-WP/221	Китаем		

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
31	Постоянная эволюция глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), основанной на эксплуатационных характеристиках	A36-WP/17 A36-WP/29 и Corr. No. 1 A36-WP/51  A36-WP/52  A36-WP/113  A36-WP/115 A36-WP/153 A36-WP/175 A36-WP/176 A36-WP/178 A36-WP/200	Португалией от имени Европейского сообщества, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем  Португалией от имени Европейского сообщества, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем  Соединенными Штатами Америки ИФАТКА Индией Китаем Китаем Венесуэлой Венесуэлой	A36-WP/321	A36-WP/365
32	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	A36-WP/114 A36-WP/133 A36-WP/152 A36-WP/242  A36-WP/303	КАНСО  Индией Саудовской Аравией, АРКГА Соединенными Штатами Америки	A36-WP/314	A36-WP/366
33	Прочие вопросы эффективности	A36-WP/123	КАНСО	A36-WP/321	A36-WP/365
34	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра	A36-WP/7 A36-WP/150	Соединенными Штатами Америки	A36-WP/325	A36-WP/361
35	Прочие вопросы непрерывности			A36-WP/321	A36-WP/365

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
36	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации	A36-WP/133 A36-WP/139	Российской Федерацией	A36-WP/314	A36-WP/366
37	Прочие вопросы аэронавигации	A36-WP/144 A36-WP/146 и Revision No. 1 A36-WP/155 A36-WP/156 A36-WP/157 A36-WP/158 A36-WP/214 A36-WP/216 A36-WP/250 A36-WP/260	Российской Федерацией Российской Федерацией Индией Российской Федерацией Российской Федерацией Ираном Российской Федерацией Индонезией Российской Федерацией Республикой Корея	A36-WP/321	A36-WP/365
38	Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию			A36-WP/325	A36-WP/361

ISBN 978-92-9231-296-1

