

АССАМБЛЕЯ 37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Доклад



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

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АССАМБЛЕЯ 37-я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2010 года

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Доклад



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

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

Дос 9954. Доклад Технической комиссии

Номер заказа: 9954

ISBN 978-92-9231-916-8

© ИКАО, 2011

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.

37-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

МОНРЕАЛЬ, 28 СЕНТЯБРЯ – 8 ОКТЯБРЯ 2010 ГОДА

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
Общий раздел.....	1
Повестка дня и организация работы.....	1
Доклад по пунктам повестки дня	
Пункт 23 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 годы.....	3
Пункт 24 повестки дня. Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы	3
Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)	3
Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов.....	8
Пункт 27 повестки дня. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам	10
Пункт 28 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и региональные группы по безопасности полетов (RASG).....	14
Пункт 29 повестки дня. Доклад о реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в рамках всеобъемлющего системного подхода и эволюции Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года.....	18
Пункт 30 повестки дня. Безопасность операций на ВПП.....	23
Пункт 31 повестки дня. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке	26
Пункт 32 повестки дня. Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).....	29
Пункт 33 повестки дня. Замена галонов.....	33
Пункт 34 повестки дня. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи	35
Пункт 35 повестки дня. Глобальная система организации воздушного движения (OpВД).....	38
Пункт 36 повестки дня. NextGen и SESAR – часть глобальной системы OpВД	41

Пункт 37 повестки дня.	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).....	46
Пункт 38 повестки дня.	Сотрудничество между гражданскими и военными органами	47
Пункт 39 повестки дня.	Переход от использования служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ)	48
Пункт 40 повестки дня.	Электронные средства в области безопасности полетов	49
Пункт 41 повестки дня.	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра	50
Пункт 42 повестки дня.	Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA).....	52
Пункт 43 повестки дня.	Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы	54
Пункт 44 повестки дня.	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации.....	56
Пункт 45 повестки дня.	Следующее поколение авиационных специалистов.....	63
Пункт 46 повестки дня.	Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией	65
Добавление	Перечень документации и рабочих документов, относящихся к работе Технической комиссии	A-1
Перечень резолюций		
25/1 (присвоен новый номер А37-1)	Принципы кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования	6
27/1 (присвоен новый номер А37-2)	Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту.....	11
27/2 (присвоен новый номер А37-3)	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации	13
28/1 (присвоен новый номер А37-4)	Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов	15
29/1 (присвоен новый номер А37-5)	Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)	19

	Страница
30/1 (присвоен новый номер A37-6)	Безопасность операций на ВПП..... 23
31/1 (присвоен новый номер A37-7)	Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке..... 27
32/1 (присвоен новый номер A37-8)	Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов 30
33/1 (присвоен новый номер A37-9)	Замена галонов 33
34/1 (присвоен новый номер A37-10)	Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи 36
36/1 (присвоен новый номер A37-11)	Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках 42
36/2 (присвоен новый номер A37-12)	Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения устойчивого развития 44
42/1 (присвоен новый номер A37-13)	Предотвращение распространения инфекционных болезней воздушным транспортом..... 52
43/1 (присвоен новый номер A37-14)	Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы..... 55
44/1 (присвоен новый номер A37-15)	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации 57

Общий раздел

1. Техническая комиссия провела шесть заседаний в период с 30 сентября по 5 октября 2010 года.
2. На 2-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н Самех Эль-Хефни (Египет). На 1-м заседании Комиссии первым заместителем председателя был избран г-н Рамон Боржес Кардозу (Бразилия), кандидатура которого была выдвинута Республикой Корея и поддержана Грецией. Комиссия избрала вторым заместителем председателя г-на Оскара Дерби (Ямайка), кандидатура которого также была выдвинута Республикой Корея и поддержана Грецией.
3. На одном или нескольких заседаниях Комиссии присутствовали представители 176 Договаривающихся государств и 40 делегаций-наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии была г-жа Нэнси Дж. Грэм, директор Аэронавигационного управления. Г-н М. Эламири, заместитель директора по вопросам управления и мониторинга в сфере безопасности полетов, и г-н В. Галотти, заместитель директора по вопросам стандартизации и инфраструктуры в сфере безопасности полетов, выполняли обязанности заместителей секретаря. Работе Комиссии оказывала помощь г-жа Дениз Купер, а также следующие сотрудники:

г-н Юн Ван, начальник Секции аэродромов (AGA);
г-н Маркус Коста, начальник Секции расследования авиационных происшествий (AIG);
г-н Мостафа Хуммаду, начальник Секции подготовки персонала в сфере безопасности полетов (AST);
г-н Крис Далтон, начальник Секции организации воздушного движения (ATM);
г-н Генри Гурджи, начальник Секции непрерывного мониторинга и контроля (СМО);
г-н Ричард Макфарлейн, начальник Секции связи, навигации и наблюдения (CNS);
г-н Митч Фокс, начальник Секции производства полетов (OPS);
г-н Роджер Ламбо, начальник Секции поддержки внедрения и развития. Безопасность полетов (ISD/SAF);
г-н Джон Иллсон, начальник Секции комплексного управления безопасностью полетов (ISM);
г-н Антони Эванс, начальник Секции авиационной медицины (MED);
д-р Олли Турпейнен, начальник Секции метеорологии/управления аэронавигационной информацией (MET/AIM);
г-н Юри Фаттах, начальник Сектора средств обеспечения безопасности полетов в государствах (SAST)

и другие члены Секретариата.

Повестка дня и организация работы

5. Ассамблея согласилась не вести протоколы Технической комиссии во время 37-й сессии Ассамблеи.
6. Комиссия рассмотрела следующие пункты повестки дня:

Пункт 23 повестки дня.	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 годы
Пункт 24 повестки дня.	Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы

- Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)
- Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов
- Пункт 27 повестки дня. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам
- Пункт 28 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и региональные группы по безопасности полетов (RASG)
- Пункт 29 повестки дня. Доклад о реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в рамках всеобъемлющего системного подхода и эволюции Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года
- Пункт 30 повестки дня. Безопасность операций на ВПП
- Пункт 31 повестки дня. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке
- Пункт 32 повестки дня. Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)
- Пункт 33 повестки дня. Замена галонов
- Пункт 34 повестки дня. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи
- Пункт 35 повестки дня. Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)
- Пункт 36 повестки дня. NextGen и SESAR – часть глобальной системы ОрВД
- Пункт 37 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)
- Пункт 38 повестки дня. Сотрудничество между гражданскими и военными органами
- Пункт 39 повестки дня. Переход от использования служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ)
- Пункт 40 повестки дня. Электронные средства в области безопасности полетов
- Пункт 41 повестки дня. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра
- Пункт 42 повестки дня. Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA)
- Пункт 43 повестки дня. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы
- Пункт 44 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации
- Пункт 45 повестки дня. Следующее поколение авиационных специалистов
- Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

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

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

Пункт 23 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 годы

23.1 Комиссия рассмотрела входящие в ее компетенцию части годовых докладов Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 гг. и дополнительный доклад за первые 6 мес 2010 года (Doc 9898, 9916 и 9921 и Дополнение).

23.2 Комиссия приняла к сведению без замечаний информацию о работе, проделанной за последние три года в области аэронавигации, представленную соответственно в разделах, касающихся стратегических целей А (Безопасность полетов), D (Эффективность) и E (Непрерывность).

Пункт 24 повестки дня. Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы

24.1 На 1-м заседании Технической комиссии секретарь представила разделы бюджета по программам Организации на 2011, 2012 и 2013 гг. (A37-WP/43), касающиеся безопасности полетов, эффективности и непрерывности. Она подчеркнула, что бюджет отличается от бизнес-плана ИКАО и, как предложено в документе WP/43, не будет обеспечивать финансирование всех необходимых программ в сфере безопасности полетов. Однако в документе A37-WP/43 указывается на необходимость определенной гибкости на случай меняющихся обстоятельств или новых непредвиденных событий. Секретарь сослалась на документ A37-WP/43, в котором говорится, что "Секретариат готов финансировать выполнение всех рекомендаций HLSC 2010 – частично за счет экономии по бюджету и частично за счет добровольных средств, с тем чтобы не увеличивать взносы государств".

24.2 Комиссия рассмотрела и приняла к сведению без замечаний разделы проекта бюджета Организации на 2011, 2012 и 2013 гг., касающиеся безопасности, эффективности и непрерывности.

Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

25.1 Выполнение рекомендаций Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

25.1.1 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/74, представленный Советом и содержащий доклад о действиях, предпринятых во исполнение рекомендаций, подготовленных Конференцией высокого уровня по безопасности полетов (HLSC 2010). В упомянутом рабочем документе содержится информация о результатах каждого вида деятельности и этапы их реализации, а также их финансовые последствия.

25.1.2 Все выступавшие по данному вопросу делегаты поддержали действия, предпринятые Советом. Многие делегаты подчеркнули важность разработки нового Приложения по безопасности полетов и отметили, что их государства готовы принять участие в его разработке.

25.1.3 Рассмотрев информацию, содержащуюся в документе A37-WP/74, Комиссия одобрила Декларацию, выводы и рекомендации HLSC 2010 и действия, предпринятые по ним Советом и Аэронавигационной комиссией.

25.2 Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями

25.2.1 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/73, представленный Генеральным секретарем и содержащий доклад о действиях, предпринятых по рекомендациям, сформулированным Конференцией HLSC 2010 по вопросу 3.2 повестки дня (Инициативы в области безопасности полетов, вызванные недавними авиационными происшествиями). В этих рекомендациях рассматриваются три основных вопроса: более полный доступ к полетным данным, необходимым для обеспечения проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов; улучшение наблюдения, мониторинга полетов и связи с воздушными судами, выполняющими полеты в океанических/удаленных районах, включая обеспечение своевременного и надлежащего проведения поисково-спасательных операций в районах поиска; и пересмотр существующих требований к действиям в кабине экипажа, контрольным картам и формулировкам стандартных эксплуатационных правил.

25.2.2 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/245, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), о внедрении непрерывной передачи данных с борта воздушного судна по каналам спутниковой связи для обеспечения доступа к данным при поиске воздушных судов в интересах расследования и предотвращения авиационных происшествий. В документе Ассамблее предлагается поддержать данную концепцию и предложить ИКАО разработать соответствующие SARPS.

25.2.3 Была высказана широкая поддержка действиям, предпринятым Советом по рекомендации HLSC 2010 по данному вопросу. Одна делегация высказала озабоченность в связи с запланированными на 2018 год датами начала применения подводных приводных маяков (ППР) с увеличенными сроками службы и дальностью действия и предложила 2015 год в качестве даты начала применения. Другая делегация поддержала в принципе данную меру, однако подчеркнула, что разработка SARPS должна осуществляться с учетом принципов управления безопасностью полетов, включая проведение оценки риска, и SARPS должны быть всеобъемлющими, технически осуществимыми и общеприменимыми.

25.2.4 Что касается передачи полетных данных, то было предложено, чтобы Совет также изучил возможность полного использования в ближайшей перспективе существующих технологий, а также рассмотрел вопросы модернизации.

25.2.5 Комиссия приняла к сведению доклад, одобрила содержащуюся в нем запланированную деятельность ИКАО и настоятельно рекомендовала государствам и другим заинтересованным сторонам принимать меры, предусмотренные в рекомендациях. Она также попросила Совет принять во внимание предложения, содержащиеся в документе WP/245 и в п. 25.2.4 выше, сделанные замечания по дате начала применения SARPS по ППР, возможность ускорения работы и необходимость следования основанному на оценке риска подходу.

25.3 Обмен информацией о безопасности полетов

25.3.1 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/60, представленный Советом и содержащий в виде проекта резолюции Ассамблеи предложение об установлении ряда принципов

высокого уровня для разработки кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования во исполнение рекомендации 2/3 HLSC 2010.

25.3.2 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/81, представленный Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем. В документе изложено мнение Европы относительно приоритетных направлений деятельности ИКАО в области обеспечения безопасности полетов с уделением особого внимания выводам HLSC 2010. В документе также содержится предложение о резолюции Ассамблеи по вопросу транспарентности и более подробно рассматриваются рекомендации HLSC в отношении нового Приложения по управлению безопасностью полетов в государствах, квалификации авиационного персонала и безопасности операций на ВПП.

25.3.3 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/103, представленный Соединенными Штатами Америки, о транспарентности данных о безопасности полетов, в котором подчеркивается важность для ИКАО предоставлять пассажирам в соответствующей форме список государств, в которых имеются значительные проблемы в области безопасности полетов (SSC). В этом документе также содержится просьба к ИКАО размещать результаты УППКБП в более наглядном месте на веб-сайте ИКАО с четким разъяснением значения этих результатов, с тем чтобы пассажиры могли принимать обоснованные решения относительно выполнения поездок.

25.3.4 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/122, представленный Австралией, о круге полномочий многодисциплинарной группы по положениям о защите информации о безопасности полетов. В документе содержится ряд принципов и предлагается принять их во внимание при разработке круга полномочий многодисциплинарной группы.

25.3.5 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/124, Revision 1, представленный АКГА от имени 53 африканских государств, о принципах кодекса поведения. В этом документе предлагается применять кодекс поведения к каждому юридическому лицу и подчеркивается, что он должен включать положения о характере, сфере применения информации о безопасности полетов и методах обмена такой информацией, а также уровни доступа к информации и цели, для которых информация может быть использована. Африканские государства также заявили о своей заинтересованности в участии в работе целевой группы, которая будет создана для разработки кодекса поведения.

25.3.6 В ходе состоявшейся дискуссии внимание уделялось двум основным вопросам: предоставлению информации населению, с тем чтобы пассажиры могли принимать обоснованные решения относительно выполнения поездок, и разработке в ИКАО кодекса поведения в отношении использования информации о безопасности полетов и обмена ею.

25.3.7 Что касается предоставления информации населению, то ряд делегатов напомнили, что HLSC 2010 просила Совет ИКАО изучить вопрос о том, как SSC могли бы доводиться до сведения населения в доступной форме, и призвала принять своевременное решение по этому вопросу. Другие делегаты, поддержав принцип большей открытости, считали, что ИКАО следует действовать осторожно, чтобы избежать непредвиденных отрицательных последствий. Следует напомнить, что рекомендация 2/3 HLSC 2010 была одобрена Советом ИКАО и принята к исполнению.

25.3.8 Была выражена единодушная поддержка разработки кодекса поведения в отношении обмена информацией. Однако высказывались разные мнения по поводу сферы применения и характера кодекса. Было достигнуто общее мнение, что в силу нехватки времени в

Технической комиссии резолюции по этому вопросу приниматься не будет. Поэтому Секретариат предложил, чтобы эта тема была рассмотрена целевой группой по кодексу поведения, которая должна быть создана в следующем месяце. Кодекс поведения, касающийся использования и обмена информацией о безопасности полетов, будет разработан в первоочередном порядке.

25.3.9 Поэтому Комиссия предлагает пленарному заседанию для принятия следующую резолюцию и предлагает, чтобы все документы и результаты обсуждения, касающиеся этой темы, которые были представлены на этой Ассамблеи и в ходе Конференции высокого уровня по безопасности полетов, были переданы в распоряжение Целевой группы по разработке Кодекса поведения.

Резолюция 25/1. Принципы кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования

Ассамблея,

принимая во внимание, что государства-члены несут как коллективную, так и индивидуальную ответственность за обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней составляют правовые и эксплуатационные рамки, на основе которых государства-члены могут строить систему обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, базирующуюся на взаимном доверии и признании и требующую, чтобы все государства-члены выполняли свои обязательства по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и адекватному осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общественности в безопасности воздушных перевозок зависят от доступа к адекватной информации, касающейся внедрения международных SARPS,

напоминая, что прозрачность и обмен такой информацией являются основными принципами безопасной авиатранспортной системы и что одна из целей обмена информацией заключается в обеспечении последовательного, основанного на фактах и прозрачного реагирования на проблемы безопасности полетов на уровне государств и на глобальном уровне,

признавая, что располагаемая отдельными государствами, авиационной отраслью и авиационными организациями информация о безопасности полетов, касающаяся существования эксплуатационных опасностей, может давать ясное представление о существующих и возникающих рисках и предоставлять возможность для своевременного вмешательства в целях повышения уровня безопасности полетов, если осуществляется обмен такой информацией и по ней предпринимаются коллективные действия,

признавая необходимость разработки принципов конфиденциальности и прозрачности в целях обеспечения надлежащего, беспристрастного и последовательного использования информации о безопасности полетов исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, включая получение экономических преимуществ,

учитывая, что использование такой информации в целях, не связанных с безопасностью полетов, может препятствовать предоставлению такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов,

1. *порукает* Совету разработать кодекс поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования на основе принципов, которые, в числе прочих, включают следующее:

а) государства-члены будут собирать и обмениваться актуальной и надлежащей информацией о безопасности полетов в целях эффективного выполнения своих индивидуальных и коллективных обязанностей по обеспечению безопасности полетов международной гражданской авиации;

б) государства-члены будут использовать информацию о безопасности полетов в целях оказания содействия обеспечению выполняемых под их контролем операций в полном соответствии с действующими SARPS и другими правилами;

с) государства-члены, авиационная отрасль и авиационные организации будут обеспечивать, чтобы совместная информация о безопасности полетов использовалась надлежащим, беспристрастным и последовательным образом исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов;

д) государства-члены, авиационная отрасль и авиационные организации будут проявлять осторожность при раскрытии информации, учитывая в равной степени необходимость обеспечения транспарентности и возможность того, что раскрытие информации может воспрепятствовать предоставлению такой информации в будущем;

е) государства-члены, получающие информацию о безопасности полетов от другого государства, будут давать согласие на обеспечение уровня конфиденциальности и применение принципов раскрытия информации, аналогичных используемым государством, подготовившим такую информацию.

25.4 Разработка SARPS ИКАО

25.4.1 Комиссия рассмотрела представленный Новой Зеландией документ A37-WP/114, в котором содержится предложение о необходимости проведения оценок последствий при разработке новых SARPS. В этом документе упоминается о соответствующей рекомендации Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в области безопасности полетов (2006). В документе WP/114 представлен проект резолюции Ассамблеи, в котором во исполнение рекомендации Конференции HLSC по данному вопросу ИКАО предлагается ввести процесс оценки нормативных последствий, предусматривающий разъяснение и документальное оформление содержания и обоснования предлагаемых новых SARPS. Все делегации, выступившие по этому вопросу, поддержали документ A37-WP/114, хотя сама эта резолюция не получила необходимой для принятия поддержки.

25.4.2 Несколько государств предположили, что предпочтительным может быть использование поэтапного подхода, например:

Этап 1 – SARPS представляются вместе с изложением проблемы и определенными относящимися к делу данными о безопасности полетов и результатами анализа.

Этап 2 – SARPS выпускаются с простой нормативной оценкой, в которой дается краткий анализ проблемы, указываются рассмотренные варианты, влияние на безопасность полетов и приводится качественное сравнение вариантов.

Этап 3 – SARPS выпускаются с полной нормативной оценкой, включая анализ проблемы, имеющиеся варианты, влияние на безопасность полетов и финансовые последствия, а также качественное и количественное, в случае необходимости, сравнение имеющихся вариантов.

25.4.3 Принимая во внимание ход дискуссии, рекомендации Конференции генеральных директоров по глобальной стратегии в области безопасности полетов (2006) и Конференции высокого уровня (2010) по данному вопросу, а также действия, уже предпринятые Советом по данному вопросу, Комиссия рекомендует следующее:

- a) когда предлагаются новые SARPS, необходимо проводить оценку последствий;
- b) Совету следует продолжить работу над исследованием возможности реализации и, опираясь на результаты этого исследования, решить, как ИКАО могла бы наилучшим образом выделить ресурсы на поддержку процесса оценки последствий.

Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов

26.1 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/69, представленный Советом с докладом относительно развития упреждающей методики ИКАО в области управления безопасностью полетов. В этом рабочем документе содержится обзор стратегии ИКАО по проведению анализа безопасности полетов, включая конечную интеграцию эксплуатационных данных, полученных с помощью введения в будущем Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП).

26.2 Комиссия, рассмотрев представленную в документе А37-WP/69 информацию, одобрила подход ИКАО к управлению безопасностью полетов и планируемое использование в будущем данных по безопасности полетов с целью достижения цели безопасности полетов, содержащейся в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

26.3 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/173, представленный Индонезией, в котором поддерживается предложение о разработке общих контрольных показателей, методов анализа и систем обмена данными с целью поддержать оценку качества работы и обеспечить эффективный обмен между государствами информацией, касающейся безопасности полетов. В этом документе государствам также рекомендуется использовать процедуры Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) при проведении внутренних проверок с целью обеспечить соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО.

26.4 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/223, представленный Республикой Корея, который призывает ИКАО возглавить внедрение ГосПБП и СУБП, а также содержит просьбу к ИКАО провести обзор в государствах с целью определить объем работы, связанной с их внедрением. В документе также признается необходимость гармонизации показателей безопасности полетов и методов анализа для обеспечения свободного потока связанной с безопасностью полетов информации, а также необходимость определения способов распространения такой информации и возможности предотвращения ее ненадлежащего использования. В документе также содержится просьба к ИКАО поддержать проведение семинара ГосПБП/ СУБП, который будет проводиться в 2011 году в Республике Корея.

26.5 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/155, представленный Канадой и Соединенными Штатами Америки, который призывает к созданию общих методов и процессов, связанных с внедрением СУБП, одобрением, оценкой качества работы и контролем за

безопасностью полетов. В документе рекомендуется поручить Группе международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов (SMICG) изучить равноценность систем СУБП и представить рекомендации относительно способов их упорядоченного внедрения.

26.6 Комиссия рассмотрела документы A37-WP/141, A37-WP/142, A37-WP/144 и A37-WP/145, которые были представлены Венесуэлой. Эти документы призывают ИКАО поддержать внедрение СУБП и разработать дальнейшие принципы в области человеческого фактора в контексте управления безопасностью полетов. В них также признается необходимость разъяснить руководителям высшего звена их соответствующую роль в процессе поддержки внедрения СУБП и развивать в государствах и международных организациях навыки по оказанию помощи в деятельности по обеспечению управления факторами риска в области безопасности полетов, в частности способности проводить расследования связанных с безопасностью полетов событий с незначительными последствиями.

26.7 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/149, представленный Арабской комиссией гражданской авиации (АРКГА), в котором оказывается поддержка разработке нового Приложения к Чикагской конвенции, посвященного управлению безопасностью полетов и созданию соответствующей рабочей группы для этой цели.

26.8 Комиссия рассмотрела документы A37-WP/295 и A37-WP/296, которые были представлены Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО). Рабочий документ A37-WP/295 призывает к определению глобальных показателей безопасности полетов, необходимых для оказания поддержки в разработке упорядоченного подхода к анализу информации по безопасности полетов, и содержит информацию относительно работы КАНСО в процессе разработки опережающих и запаздывающих показателей безопасности полетов. Рабочий документ A37-WP/296 содержит описание стандартов качества СУБП КАНСО и их дополняющую роль в поддержке внедрения ГосПБП и СУБП государствами и поставщиками обслуживания соответственно.

26.9 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/113, представленный Межгосударственным авиационным комитетом, который призывает к разработке терминов и определений СУБП в форме международного стандарта, метода прогнозирования рисков и созданию автоматизированных систем с целью обеспечения проактивного анализа безопасности полетов.

26.10 Обсуждение показало, что внедрение управления безопасностью полетов представляется сложной задачей и что обучение и более всесторонняя поддержка являются критическими факторами для ее эффективного внедрения. Подготовка нового Приложения по управлению безопасностью полетов (обсуждалась в рамках пункта 25 повестки дня. Последующие действия по результатам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)) также была признана необходимой, и ряд государств высказали мнение относительно необходимости своевременной подготовки нового Приложения, но с учетом рекомендаций Конференции высокого уровня по безопасности полетов, самых последних достижений в сфере управления безопасностью полетов и потребностей государств в области внедрения. Комиссия согласилась с тем, что новое Приложение следует с самого начала разрабатывать в тесном сотрудничестве с государствами и международными организациями и что в нем следует предусмотреть возможность создания региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональных программ по безопасности полетов. Поэтому Комиссия согласилась поручить Совету ИКАО принять необходимые меры.

26.11 Информационные документы представили Австралия (A37-WP/289), Индия (A37-WP/105 и A37-WP/106), Соединенные Штаты Америки (A37-WP/225 и A37-WP/227), Венесуэла (A37-WP/146), АСЕКНА (A37-WP/309) и МАК (A37-WP/112).

Пункт 27 повестки дня. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам

27.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А37-WP/66, в котором рассматривается вопрос о защите государствами, с учетом положений дополнения Е к Приложению 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, информации о безопасности полетов и необходимости создания многодисциплинарной группы с целью дополнительного изучения вопроса о защите информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования. В документе содержится доклад Совета о результатах рассмотрения резолюций Ассамблеи А36-8 *"Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту"* и А36-9 *"Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации"* и предложение об обновлении этих двух резолюций.

27.1.2 В документе А37-WP/122 Австралия поддержала предложение о создании многодисциплинарной группы, упомянутой в п. 27.1.1 выше, и предложила использовать проекты резолюций Ассамблеи 27/1 и 27/2, представленные в документе А37-WP/66, для определения направлений деятельности этой группы, и отметила, что степень защиты должна также соответствовать цели предлагаемого раскрытия информации. Было также предложено рекомендовать этой группе поддерживать связи с техническими экспертами по сложным системам безопасности в иных, чем авиация областях, для определения возможности принятия согласованного подхода к взаимодействию с судебными или соответствующими полномочными органами.

27.1.3 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представила документ А37-WP/180, посвященный возрастающей тенденции к началу уголовных разбирательств после авиационных происшествий. Отмечая обеспокоенность относительно "криминализации" расследования авиационных происшествий, в документе подчеркивается необходимость сохранения некарательной среды в качестве средства, обеспечивающего свободный поток информации для оказания содействия определению причин происшествия. ИАТА поддержала документ А37-WP/66 и предложила дополнить проекты резолюций положениями, отражающими обеспокоенность относительно криминализации расследований авиационных происшествий.

27.1.4 Комиссия рассмотрела представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) документ А37-WP/92, в котором рассматривается важность разработки концепции "справедливой культуры" в качестве средства, позволяющего разъяснить судебным полномочным органам и средствам массовой информации, что социальная цель уменьшения количества авиационных происшествий не достигается посредством наказания отдельных лиц. В документе высказывается мнение о необходимости принятия срочных мер по пропаганде концепции "справедливой культуры" как в рамках авиационной отрасли, так и за ее пределами. КАНСО поддержала предложение о создании многодисциплинарной группы по защите информации о безопасности полетов и настоятельно рекомендовала государствам признать выгоды, обеспечиваемые реализацией концепции "справедливой культуры" в области безопасности полетов, и наладить диалог между авиационными и судебными полномочными органами.

27.1.5 Комиссия в целом поддержала действия, предложенные в документах, представленных выше, в каждом из которых рассматривается вопрос о важности защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования, и признала необходимость скорейшего создания многодисциплинарной группы по защите информации о безопасности полетов.

27.1.6 В отношении предложений, изложенных в документе A37-WP/122, Комиссия согласилась внести изменения в проект резолюций 27/1 и 27/2 с целью отразить мнение о том, что степень защиты информации о безопасности полетов должна также соответствовать цели предлагаемого раскрытия информации. В ходе обсуждения был предложен и согласован ряд дополнительных изменений к резолюциям.

27.1.7 В отношении документа A37-WP/180 Комиссия согласилась с тем, что ряд предложений, содержащихся в этом документе, отражены в проектах резолюций 27/1 и 27/2. Однако вопрос, касающийся криминализации расследований, необходимо рассмотреть в проекте резолюции 27/1 *"Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту"*.

27.1.8 Комиссия признала выгоды и важность создания для обеспечения безопасности полетов условий, предусматриваемых концепцией "справедливой культуры", которая рассматривается в документе A37-WP/292, и отметила, что этот вопрос отражен в проекте резолюции 27/2. Кроме того, было отмечено, что многодисциплинарная группа по защите информации о безопасности полетов обсудит, наряду с другими вопросами, пути упрощения взаимодействия между полномочными органами по безопасности полетов и судебными полномочными органами, имеющими отношение к защите информации о безопасности полетов.

27.1.9 Австралией был представлен информационный документ (A37-WP/289).

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

Резолюция 27/1. 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 и/или способствующих факторов авиационных происшествий и инцидентов, чтобы можно было принять все необходимые меры по их предотвращению,

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

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

признавая, что защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, от ненадлежащего использования является важным фактором

получения в дальнейшем всей необходимой информации лицами, которые будут заниматься в будущем расследованием авиационных происшествий,

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

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

признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении Е к Приложению 13, оказали помощь многим государствам в разработке и реализации мер защиты некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту, от ненадлежащего использования,

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

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

признавая рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года, предусматривающие создание многодисциплинарной группы для изучения вопроса о защите некоторой информации о безопасности полетов,

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

2. *порукает* Совету с учетом результатов деятельности многодисциплинарной группы рассмотреть вопрос о совершенствовании положений, касающихся защиты некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту, с целью способствовать практической реализации положений Приложения 13, касающихся защиты информации о безопасности полетов, принимая во внимание необходимость взаимодействия между полномочными органами по безопасности полетов и судебными полномочными органами в контексте культуры открытого представления отчетности;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-8.

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении Е к Приложению 13, оказали помощь многим государствам в разработке и реализации мер защиты информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов,

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

признавая рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года, предусматривающие создание междисциплинарной группы для изучения вопроса о защите некоторой информации о безопасности полетов,

1. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать свое существующее законодательство 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 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 с учетом результатов деятельности междисциплинарной группы рассмотреть вопрос о совершенствовании положений, касающихся защиты информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS), с целью обеспечить на стабильной основе наличие информации о безопасности полетов, необходимой для управления безопасностью полетов, принимая во внимание необходимость взаимодействия между полномочными органами по безопасности полетов и судебными полномочными органами в контексте культуры открытого представления отчетности;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-9.

Пункт 28 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG)

28.1 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/70, представленный Советом, содержащий доклад относительно внедрения и планируемого развития Глобального плана ИКАО по обеспечению безопасности полетов (ГПБП), а также проект резолюции, поручающей Генеральному секретарю со всей эффективностью передавать информацию относительно ГПБП, связанной с ним Глобальной "дорожной картой" обеспечения безопасности полетов (ГДКБП) и Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП). Далее в проекте резолюции государствам настоятельно рекомендуется поддержать выполнение Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и оказать поддержку связанной с ней деятельности. В рабочем документе также приводится обзор информации о создании региональных групп по безопасности полетов (RASG), рассказывается об их роли для оказания помощи в достижении целей ГПБП на региональном уровне.

28.2 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/81, представленный Бельгией от имени Европейского союза и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем. В этом документе изложены мнения относительно приоритетных задач в области безопасности полетов, в частности, на роль региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в оказании помощи государствам в деле выполнения ими своих обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов.

28.3 В ходе последующего обсуждения Комиссия согласилась со стратегией развития ГПБП и изменениями в тексте проекта резолюции, а также поручила Совету ИКАО разработать план для расстановки приоритетов в рамках стратегических программ по безопасности полетов и поддержать их выполнение в том случае, если позволит финансирование.

28.4 Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА, и ЕВРОКОНТРОЛем был представлен информационный документ (А37-WP/198).

28.5 Одна делегация подчеркнула, что хотя и следует разработать кодекс поведения в отношении обмена техническими данными между государствами, для ИКАО крайне необходимо предоставлять общественности простую для понимания информацию о безопасности воздушных перевозок. Эта делегация выразила поддержку проекту содержащейся в WP/81 резолюции относительно транспарентности.

28.6 С учетом обсуждения Комиссия представляет пленарному заседанию для принятия следующую резолюцию:

Резолюция 28/1. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности 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 реализовываться 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 продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГАНП, ГПБП и глобальные планы связанной с ними глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов ГДКБП;

7. *заявляет*, что данная резолюция Ассамблеи заменяет резолюцию А36-7 Ассамблеи, касающуюся Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Ассамблея,

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

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

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

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

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

осознавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством распространения связанной с безопасностью полетов информации,

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,

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

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 (ГПБП),

отмечая намерение постоянно использовать ГПБП в качестве средства повышения безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

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

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

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

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам поддержать цели ГПБП посредством:

- a) реализации Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП);
- b) ускоренного внедрения систем управления безопасностью полетов в рамках авиационной отрасли в дополнение к существующим нормативным рамкам;
- c) обмена эксплуатационной информацией по безопасности полетов между государствами и соответствующими авиационными заинтересованными сторонами;
- d) обеспечения доступа пассажиров к легко понятной информации о безопасности полетов для принятия ими информированных решений;
- e) 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;
- f) представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в соответствии с требованиями ИКАО;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов и соответствующим международным организациям работать со всеми заинтересованными сторонами над осуществлением целей ГПБП и внедрением методики ГДКБП в целях снижения количества и частоты авиационных происшествий;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам проявлять политическую волю в целях принятия 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 цели ГПБП и процесс регионального планирования ИКАО;

6. *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;

7. *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;

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

Пункт 29 повестки дня. Доклад о реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в рамках всеобъемлющего системного подхода и эволюции Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года

29.1 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/36, представленный Советом и содержащий доклад о выполнении УППКБП ИКАО в рамках всеобъемлющего системного подхода. В данном рабочем документе содержится информация о проверках и других видах деятельности в рамках программы в период с 2005 по 2010 год. В документе также говорится о значительном объеме информации, собранной в рамках УППКБП, которая будет иметь большую ценность при оценке хода выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS) и эффективной реализации государствами критических элементов системы организации контроля за безопасностью полетов.

29.2 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/37, также представленный Советом, в котором предлагается проект резолюции Ассамблеи о механизме непрерывного мониторинга (МНМ). МНМ будет предусматривать создание системы постоянного мониторинга возможностей Договаривающихся государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности

полетов. Он также позволит обмениваться информацией о безопасности полетов между ИКАО и другими заинтересованными сторонами. Переходный период к МНМ предварительно рассчитан на два года.

29.3 Комиссия рассмотрела документ WP/235, представленный Республикой Корея, в котором содержится просьба к ИКАО рассмотреть предложение относительно предоставления технической поддержки государствам в целях совершенствования МНМ.

29.4 Комиссия отметила, что в документе WP/81, представленном Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, выражалась поддержка перехода к МНМ. Комиссия рассмотрела документ WP/107, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором также поддерживается переход к МНМ.

29.5 Комиссия рассмотрела документ WP/137, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 53 африканских государств, в котором принималась к сведению содержащаяся в документах WP/36 и WP/37 информация, но выражалась обеспокоенность в связи с двухлетним периодом перехода к МНМ и содержался призыв к применению более гибкого подхода. Документ также призывает к действиям, которые следует предпринять в поддержку африканских государств.

29.6 Во время имевшей место дискуссии отмечалась важность предоставления пассажирам общей информации о безопасности полетов. Было сделано предложение интегрировать в МНМ региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и в рамках нового подхода первоочередное внимание уделить обеспечению качества.

29.7 Куба представила информационный документ (A37-WP/150).

29.8 Комиссия единодушно поддержала МНМ и в целом план перехода. Были признаны проблемы, стоящие перед африканскими государствами. Делегаты были еще раз проинформированы о том, что деятельность в рамках ACIP продлевается на следующий трехлетний период, а региональным бюро ESAF и WACAF ИКАО предоставляется дополнительная поддержка. Также планируется провести дополнительную подготовку региональных сотрудников, ответственных за безопасность полетов, в рамках практикума, который состоится в конце октября, а Генеральный секретарь утвердил для региональных бюро AFI дополнительные штатные должности в области безопасности полетов.

29.9 С учетом проведенной дискуссии Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 29/1. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой

степени единообразия правил и процедур по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что контроль за обеспечением безопасности полетов и безопасность полетов международной гражданской авиации в целом относятся к компетенции Договаривающихся государств как в коллективном, так и в индивидуальном плане, и что безопасность полетов также зависит от активного сотрудничества ИКАО, Договаривающихся государств, отрасли и всех других заинтересованных сторон в осуществлении Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

принимая во внимание, что Конференция DGCA/06 рекомендовала открыть общественности доступ к соответствующей информации о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов и разработать дополнительный механизм быстрого разрешения значительных проблем в сфере безопасности полетов (SSC), выявленных в рамках УППКБП,

принимая во внимание, что Конференция высокого уровня по безопасности полетов (HLSC) 2010 года рекомендовала ИКАО разработать критерии обмена информацией о SSC с заинтересованными сторонами и определить способы доведения такой информации до сведения общественности так, чтобы она могла принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок,

принимая во внимание, что Конференция HLSC 2010 рекомендовала ИКАО заключить новые и изменить существующие соглашения об обмене конфиденциальной информацией о безопасности полетов с международными органами и организациями в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного проведением повторяющихся проверок или инспекций, и сокращения дублирования деятельности, связанной с мониторингом,

напоминая, что 32-я сессия Ассамблеи постановила разработать Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), предусматривающую проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов,

принимая во внимание, что осуществление УППКБП является крупным достижением в сфере безопасности полетов, обеспечивающим успешное выполнение мандата, изложенного в резолюциях А32-11 и А35-6, и позволяющим оценивать возможности Договаривающихся государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и определять области деятельности, требующие улучшения,

принимая во внимание, что в резолюции А33-8 Ассамблея просила Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая финансирование всех ее мероприятий в бюджет Регулярной программы,

напоминая о целях УППКБП, которые направлены на обеспечение того, чтобы Договаривающиеся государства надлежащим образом выполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что продолжение распространения УППКБП на все связанные с безопасностью полетов положения Приложений является необходимым для обеспечения надлежащего выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики по безопасности полетов,

признавая, что Генеральный секретарь предпринял надлежащие шаги по созданию независимого механизма гарантии качества для контроля и оценки качества Программы,

признавая, что эффективное выполнение планов действий государств имеет большое значение для общего повышения безопасности глобальной авионавигации,

признавая, что проверки, проводимые международными и региональными организациями, включая такие организации, имеющие соглашения с ИКАО, как Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Европейская организация по безопасности авионавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), вносят вклад в повышение уровня безопасности полетов,

признавая, что транспарентность и совместное использование информации о безопасности полетов являются одним из основополагающих принципов безопасной авиатранспортной системы,

признавая, что региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) призваны сыграть важную роль в МНМ УППКБП и что во всех случаях, когда это применимо, слово "государства" ниже следует понимать как означающее также RSOO.

1. *выражает* свою признательность Генеральному секретарю за успешное внедрение всеобъемлющего системного подхода в рамках УППКБП;

2. *просит* Генерального секретаря с 1 января 2011 года начать эволюцию УППКБП в направлении механизма непрерывного мониторинга (МНМ), который будет включать анализ факторов риска для безопасности полетов и применяться на универсальной основе в целях оценки возможностей государств по осуществлению контроля;

3. *порукает* Генеральному секретарю обеспечивать, чтобы в рамках МНМ в качестве основных элементов по-прежнему рассматривались ключевые положения по безопасности полетов, содержащиеся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 8 "Летная годность воздушных судов", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и Приложении 14 "Аэродромы";

4. *порукает* Генеральному секретарю продолжать обеспечивать постоянное функционирование механизма гарантии качества, созданного для контроля и оценки качества Программы и транспарентности всех аспектов процесса проверки;

5. *порукает Совету* разработать критерии обмена информацией о SSC с заинтересованными сторонами и определить способы доведения такой информации до сведения общественности так, чтобы она могла принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок;

6. *порукает* Генеральному секретарю предоставлять всю генерируемую МНМ информацию, связанную с контролем за обеспечением безопасности полетов, всем Договаривающимся государствам посредством веб-сайта ИКАО ограниченного пользования;

7. *порукает* Генеральному секретарю продолжать содействовать развитию координации и сотрудничества между УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с безопасностью полетов, для осуществления обмена конфиденциальной информацией о безопасности полетов в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного

повторяющимися проверками или инспекциями, и сокращения дублирования деятельности, связанной с мониторингом;

8. *порукает* Генеральному секретарю продолжать совершенствовать обмен информацией о безопасности полетов (ОИБП) в целях оказания, при необходимости, содействия обмену критически важной с точки зрения безопасности полетов информацией между Договаривающимися государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами;

9. *призывает* все Договаривающиеся государства, имеющие возможность делать это, откомандировывать в распоряжение ИКАО на долгосрочной или краткосрочной основе квалифицированных и опытных специалистов для того, чтобы Организация могла и далее успешно выполнять Программу;

10. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам своевременно представлять в ИКАО и постоянно обновлять информацию и документацию, запрашиваемую Организацией в целях обеспечения эффективного внедрения МНМ УППКБП;

11. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам сотрудничать с ИКАО и, насколько это практически возможно, соглашаться с проведением мероприятий по непрерывному мониторингу в запланированные Организацией сроки, включая проверки и миссии по валидации, в целях обеспечения бесперебойного функционирования МНМ УППКБП;

12. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам делиться с другими Договаривающимися государствами критической с точки зрения безопасности полетов информацией, которая может оказывать влияние на безопасность международной авионавигации, и содействовать их доступу ко всей соответствующей информации о безопасности полетов;

13. *призывает* Договаривающиеся государства в полной мере использовать имеющуюся информацию о безопасности полетов при выполнении ими своих функций контроля за обеспечением безопасности полетов, в том числе в ходе проверок, предусмотренных статьей 16 Конвенции;

14. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов, включая иностранные воздушные суда в пределах их территории, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия для поддержания надлежащего уровня безопасности полетов;

15. *порукает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об общем внедрении МНМ УППКБП;

16. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-6 "Переход к всеобъемлющему системному подходу в отношении проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)", резолюцию А36-4 "Применение механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года", а также статьи 1–6 резолюции А36-2 "Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов".

Пункт 30 повестки дня. Безопасность операций на ВПП

30.1 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/68, представленный Советом по вопросу обеспечения безопасности операций на ВПП. В документе приводились статистические данные о происшествиях, связанных с безопасностью операций на ВПП, и констатировалось, что они неизменно составляют самую крупную категорию авиационных происшествий, информация о которых поступает в ИКАО через Систему представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах (ADREP). В документе подчеркивалось, что, как показывают данные о тенденциях в отношении инцидентов, связанных как с выездами за пределы ВПП, так и с несанкционированными выездами на ВПП, за последние 14 лет ситуация в мире существенно не улучшилась и обеспечение безопасности операций на ВПП остается острой проблемой безопасности полетов.

30.2 В документе была представлена краткая информация о Программе ИКАО по безопасности операций на ВПП, которая предусматривает использование всеобъемлющего, междисциплинарного и целостного подхода к предотвращению и смягчению последствий инцидентов, связанных с выездами за пределы ВПП, с несанкционированными выездами на ВПП, и других происшествий, связанных с безопасностью операций на ВПП. В 2011 году ИКАО планирует организовать глобальный симпозиум по безопасности операций на ВПП в сотрудничестве с международными партнерами и заинтересованными сторонами.

30.3 Информационные документы были представлены Канадой (А37-WP/139, Revision No. 1) и Международным советом аэропортов (МСА) (А37-WP/313).

30.4 В свете состоявшихся обсуждений Комиссия представляет следующую резолюцию для ее принятия на пленарном заседании:

Резолюция 30/1. Безопасность операций на ВПП

Ассамблея,

принимая во внимание, что авиационные происшествия, связанные с операциями на ВПП, составляют значительную часть всех авиационных происшествий и влекут за собой большое число человеческих жертв,

принимая во внимание, что выезды за пределы ВПП являются категорией происшествий, на долю которой приходится большинство всех происшествий, зарегистрированных за последние 10 лет по всем операциям воздушных судов с неподвижным крылом коммерческой авиации и авиации общего назначения, имеющих сертифицированную максимальную взлетную массу более 5700 кг,

принимая во внимание, что ряд новых направлений технического развития в авиационной отрасли являются весьма многообещающими в плане предотвращения и смягчения последствий авиационных происшествий и серьезных инцидентов, связанных с операциями на ВПП,

1. *настоятельно призывает* государства принимать меры по повышению уровня безопасности операций на ВПП, включая создание программ по безопасности операций на ВПП с использованием междисциплинарного подхода, охватывающих по крайней мере регулирующие органы, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэродромов и изготовителей воздушных судов, в целях предотвращения и смягчения последствий выездов за пределы ВПП, несанкционированных выездов на ВПП и других происшествий, имеющих отношение к безопасности операций на ВПП;

2. *постановляет*, что ИКАО должна и впредь активно заниматься обеспечением безопасности операций на ВПП, применяя многодисциплинарный подход.

3. *предлагает* государствам вести мониторинг событий, связанных с безопасностью операций на ВПП, и вызывающих их причин, используя систему сбора и обработки данных о безопасности полетов, созданную в рамках государственных программ по безопасности полетов.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Программы по безопасности операций на ВПП должны основываться на принципе межорганизационного управления безопасностью полетов, включая создание местных групп по безопасности операций на ВПП, рассматривающих меры по предотвращению и смягчению последствий выездов за пределы ВПП, несанкционированных выездов на ВПП и других происшествий, имеющих отношение к безопасности операций на ВПП.

2. Совету следует продолжить разработку положений для оказания государствам помощи в создании программ по безопасности операций на ВПП.

3. Государства следует призывать принимать участие в глобальных и региональных семинарах и практикумах в целях обмена информацией о безопасности полетов и передовой практикой обеспечения безопасности операций на ВПП.

30.5 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/82, представленный Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором подчеркивалась необходимость того, чтобы ИКАО возглавила эффективные глобальные меры по противодействию риску для безопасности полетов гражданской авиации, обусловленному несанкционированными выездами воздушных судов на ВПП и за ее пределы. Государствам следует направить ИКАО для широкого распространения все представляющие глобальный интерес рекомендации по безопасности полетов, которые были подготовлены по результатам расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов, связанных с операциями на ВПП, в рамках их государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), а также в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП.

30.6 В документе приветствовалась и поддерживалась инициатива ИКАО по разработке *Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)*. *Аэродромы* и содержалась просьба к ИКАО рассмотреть вопрос о расширении сферы действия добавления Р к резолюции А36-13 с целью включения в него операций на аэродромах и придания приоритета вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП. В документе также подчеркивалась необходимость обеспечения ИКАО общей согласованности Приложений по вопросам, связанным с безопасностью операций на ВПП, в частности терминологии, используемой для сообщений о состоянии загрязненных ВПП, и обеспечения скоординированной разработки требований, в том числе с точки зрения межорганизационной перспективы, в отношении технологий безопасности операций на ВПП для согласованного в глобальном масштабе обслуживания пользователей аэродромов, а также интероперабельности и устранения дублирования.

30.7 Комиссия отметила, что после Специализированного совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) в 2008 году (AIG/08) ИКАО занималось разработкой определения "Рекомендации по безопасности полетов, представляющих глобальный интерес", которое в конечном итоге будет обнародовано на веб-сайте ИКАО, предназначенном для обмена информацией по безопасности полетов (ОИБП).

30.8 Что касается необходимости обеспечить скоординированную разработку требований к технологиям обеспечения безопасности операций на ВПП с должным учетом обеспечения согласованного в глобальном масштабе обслуживания пользователей аэродромов, а также интероперабельности и устранения дублирования работы, то ИКАО займется решением новой задачи сокращения количества несанкционированных выездов на ВПП за счет технических решений.

30.9 Что касается предложения о расширении сферы действия добавления Р к резолюции А36-13, то Комиссия решила представить измененный вариант добавления Р к резолюции А36-13, содержащийся в документе А37-WP/366, для его принятия на пленарном заседании и объединения с другими резолюциями по пункту 44 повестки дня.

30.10 В документе А37-WP/191, представленном Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, подчеркивалась важность признания присутствия посторонних предметов (FOD) в качестве потенциального источника риска для безопасности полетов и экономического риска при эксплуатации аэропортов. В документе содержался призыв к разработке глобально согласованного определения и общей классификации для FOD на основе улучшенного управления безопасностью полетов и его интеграции в системы управления безопасностью аэропортов. В этой связи ИКАО в этом документе предлагалось возглавить эту работу в сотрудничестве с государствами-членами и заинтересованными организациями, опираясь на деятельность, которая была проведена в Европе.

30.11 Комиссия приняла к сведению, что в настоящее время ИКАО готовится взять на себя задачу разработки инструктивного материала для систем обнаружения FOD. В этом контексте Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует считать дополнительную просьбу в документе А37-WP/191 частью своей текущей работы. Если это повлечет за собой финансовые последствия, Комиссия просила Совет принять окончательное решение в рамках своего регулярного рассмотрения бизнес-плана.

30.12 Комиссия приняла к сведению просьбу в документе А37-WP/156, представленном Республикой Корея, в котором к ИКАО обращен призыв рассмотреть вопрос о включении "маркировки указателя скоростной выводной РД" в том I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"* для глобального внедрения. Комиссия решила передать это предложение на рассмотрение Совета для дальнейшего изучения с учетом его финансовых последствий.

30.13 В документе А37-WP/162, представленном Колумбией, Комиссия приняла к сведению необходимость сокращения государствами эксплуатационных издержек и повышения степени готовности поисково-спасательных и противопожарных служб на аэродромах без ущерба для безопасности полетов путем внедрения эффективных методик борьбы с пожаром, принятия передовой практики и методов работы и использования в поисково-спасательных службах технологических разработок. С тем чтобы помочь государствам в выполнении этой работы, в документе А37-WP/162 ИКАО предлагается обновить часть I *"Спасание и борьба с пожаром"* *Руководства по аэропортовым службам* (Doc 9137). Комиссия согласилась передать это предложение на рассмотрение Совета с учетом его финансовых последствий.

Пункт 31 повестки дня. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке

31.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом рабочий документ A37-WP/41, содержащий информацию о ходе выполнения Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI). В документе говорится о достигнутом прогрессе с учетом основных направлений деятельности в рамках Всеобъемлющей программы осуществления проектов в регионе AFI (АСИР), разработанной для реализации указанного Плана, и рекомендуется продолжать деятельность по линии АСИР в рамках программы работы региональных бюро. В этом документе также содержится информация о сделанных африканскими государствами взносах в натуральном выражении непосредственно на реализацию АСИР. Затем Комиссия рассмотрела резолюцию по данному пункту повестки дня, которой предлагается заменить резолюцию A36-1.

31.2 Комиссия выразила удовлетворение предпринимаемыми усилиями и согласилась с тем, что осуществляемую в рамках АСИР деятельность следует продолжать в рамках программ работы региональных бюро до полной реализации целей Плана AFI.

31.3 Секретарь представила документ A37- WP/30, внесенный на обсуждение Советом, в котором содержится информация о ходе выполнения рекомендаций Специального аэронавигационного совещания региона Африки и Индийского океана (SP AFI/08 RAN). В ходе рассмотрения достигнутого прогресса Комиссия приняла к сведению усилия, предпринимаемые государствами, Секретариатом и Региональной группой планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG), и рекомендовала Ассамблее: поручить Секретариату проанализировать совместно с государствами план действий и определить потребности государств в ресурсах, необходимых для его выполнения; просить Совет определить для государств источники финансирования выполнения плана действий; и призвать заинтересованные стороны поддержать государства в выполнении рекомендаций совещания SP AFI/08 RAN. Предложения, выдвигаемые в документе A37- WP/221, представленном Южной Африкой, согласуются с рекомендациями этого Специального аэронавигационного совещания региона AFI, однако реализация некоторых предложений влечет за собой финансовые последствия, и поэтому они будут изучены Советом в рамках осуществляемого им постоянного и регулярного рассмотрения бизнес-плана.

31.4 Комиссия рассмотрела рабочий документ A37-WP/182, представленный Восточноафриканским сообществом (ВАС), в котором содержится информация о проектах и программах, осуществляемых в рамках АСИР. Комиссия согласилась рекомендовать Ассамблее: принять к сведению приоритетные региональные проекты и программы ВАС, утвержденные Советом к реализации при поддержке со стороны АСИР; просить Договаривающиеся государства, партнеров или доноров оказать приоритетным программам и проектам ВАС финансовую, техническую или прочую поддержку в целях их безусловной реализации; и поддержать предложение о продолжении осуществления деятельности по линии АСИР в рамках программ работы региональных бюро в Африке.

31.5 Комиссия рассмотрела рабочий документ A37-WP/194, представленный Китайской Народной Республикой, в котором уделяется особое внимание рекомендации 5/8 совещания SP AFI/08 RAN "Стратегии подготовки кадров для обеспечения безопасности полетов в Африке" и 2-й Panafricanской конференции по координации подготовки персонала, проведенной 22–24 июня 2010 года в Каире (Египет) во исполнение указанной рекомендации совещания AFI RAN. В ходе рассмотрения представленной информации и предложений Комиссия согласилась с тем, что предпринимаемые ИКАО, АКГА и другими партнерами действия по выполнению рекомендации совещания AFI RAN по вопросу подготовки кадров, следует и далее

продолжать, не ослабляя усилий в рамках деятельности по линии ACIP, осуществление которой будет продолжаться в рамках программ работы региональных бюро, и с тем, что рекомендации 2-й Panafricanской конференции по координации подготовки персонала следует выполнять в координации и тесном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами. Комиссия выразила удовлетворение деятельностью Рабочей группы африканских экспертов по подготовке авиационного персонала (TEWG), созданной по инициативе АКГА и ACIP для предпринятия действий по рекомендации 5/8 совещания SP AFI RAN, и рекомендовала TEWG продолжать свою работу по выполнению рекомендаций 2-й Panafricanской конференции по координации подготовки персонала.

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

Резолюция 31/1. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке

Асамблея,

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

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

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

признавая, что многие Договаривающиеся государства в регионе AFI, несмотря на предпринимаемые ими усилия, будут в ближайшем будущем нуждаться в постоянной технической и/или финансовой помощи со стороны ИКАО и других заинтересованных партнеров для выполнения требований Чикагской конвенции и ее Приложений,

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

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

отмечая, что ИКАО в рамках своей всеобъемлющей программы осуществления проектов в регионе AFI (ACIP) начала оказывать поддержку многим африканским государствам в создании

региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и региональных агентств по расследованию авиационных происшествий,

принимая во внимание рекомендации совместного совещания ИКАО и АКГА по повышению безопасности полетов, проведенного в Нджамене (Чад) 13 мая 2010 года,

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

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

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

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

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

2. *объявляет*, что осуществление деятельности по программе ACIP будет продолжаться в рамках программы работы региональных бюро в Африке;

3. *настоятельно призывает* Генерального секретаря обеспечить региональные бюро в Африке требуемым количеством сотрудников и финансовыми ресурсами, необходимыми для эффективного продолжения выполнения программы работы, начатого в рамках ACIP;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона AFI взять на себя обязательства по ускоренному созданию, где это необходимо, региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и региональных агентств по расследованию авиационных происшествий и укреплять сотрудничество в рамках региона в целях оптимизации использования имеющихся ресурсов;

5. *порукает* Совету уведомлять государства, отрасль и доноров о приоритетных проектах, сформулированных на основе анализа недостатков;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, отрасль и доноров осуществлять приоритетные проекты, определенные на основе анализа недостатков, выполненного в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП);

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

8. *настоятельно призывает* африканские государства, ИКАО и АКГА к совместному устранению недостатков, выявленных посредством проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и выполнению рекомендаций совместного совещания ИКАО/АКГА по безопасности полетов в Африке;

9. *порукает* Совету осуществлять контроль за выполнением рекомендаций совместного совещания ИКАО/АКГА по безопасности полетов в Африке;

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

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

12. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А36-1.

Пункт 32 повестки дня. Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)

32.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А37-WP/10, в котором рассматривается деятельность, проводимая в рамках Программы поддержки внедрения и развития (ПВР) со времени проведения 36-й сессии Ассамблеи. Эта деятельность включает в себя: оказание помощи государствам и региональным системам по контролю за обеспечением безопасности полетов и мероприятия в поддержку процесса, реализуемого Комиссией по рассмотрению результатов проверок (КРПП); реализацию одобренной ИКАО программы подготовки государственных инспекторов по безопасности полетов (ГИБП) и совместное использование и обмен информацией о безопасности полетов. В докладе также обращается внимание на предпринимаемые ИКАО, Департаментом транспорта и Федеральным авиационным управлением Соединенных Штатов Америки, Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП), Европейским союзом и Всемирным банком усилия по координации программ оказания помощи.

32.2 В документе WP/10 также предлагается резолюция Ассамблеи вместо резолюции А36-2 *"Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов"* и А36-3 *"Программа поддержки внедрения и развития (ПВР). Безопасность полетов"*.

32.3 В документе А37-WP/166, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 53 африканских государств, подчеркивается важность создания региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в регионе Африки и Индийского океана (AFI) в целях оказания государствам помощи в выполнении их обязательств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. АКГА полностью поддерживает усилия ИКАО по ускорению развития и устойчивому функционированию RSOO и просит ИКАО продолжать тесное сотрудничество с АКГА в деле повышения уровня безопасности полетов в регионе AFI. АКГА рекомендует африканским государствам делать инвестиции и оказывать поддержку RSOO.

32.4 В документе А37-WP/169 Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации (КАССОА) Восточноафриканского сообщества (ВАС) представило краткую информацию об успехах, достигнутых в течение периода 2007–2010 годов, к числу которых, в частности, относится сотрудничество между государствами-членами и региональным бюро Восточной и Южной Африки ИКАО (ESAF), направленное на расширение возможностей осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов в регионе. Агентство также представило свой *"Пятилетний стратегический план и план развития"*

Организации", которые предусматривают дальнейшее совершенствование ее деятельности на систематической основе. КАССОА предложило Ассамблее поручить ИКАО совместно работать с заинтересованными сторонами с целью обеспечить актуальность оказываемой помощи и ее согласованность с планом (планами) государств и субрегиональных и региональных организаций по осуществлению надзора.

32.5 Комиссия рассмотрела представленный Южной Африкой документ А37-WP/221, в котором содержится краткая информация о региональных инициативах *"Модернизация авиационных метеорологических служб в Сообществе по вопросам развития Юга Африки (САДК) в целях выполнения требований ИКАО"*, которые представляют собой проект метеорологической ассоциации Южной Африки (MASA), предусматривающий повышение уровня безопасности аэронавигации. В документе Комиссии предлагается оказать поддержку этим инициативам и, в частности, проекту MASA. Было внесено предложение о том, чтобы Ассамблея предложила государствам осуществлять сотрудничество в области создания RSOO в целях предоставления авиационных метеорологических и других, связанных с авиацией служб, и чтобы ИКАО создала механизмы, способствующие мобилизации ресурсов регионов, испытывающих затруднения, и развитию партнерских отношений с агентствами по развитию.

32.6 В отношении п. 3.3.1 документа WP/308 секретарь сделала заявление, свидетельствующее о том, что ИКАО строго следует политике Организации Объединенных Наций по Кипру и полностью признает суверенитет Республики Кипр.

32.7 Комиссия полностью поддержала деятельность, осуществляемую в рамках Программы ПБР "Безопасность полетов", особенно в части, касающейся ускорения создания и обеспечения устойчивого функционирования RSOO и стандартизации процесса подготовки государственных инспекторов по безопасности полетов, и настоятельно призвала ИКАО продолжить свои усилия по оказанию поддержки RSOO.

32.8 Информационные документы были представлены Азербайджаном, Республикой Молдова, Турцией и Украиной (А37-WP/291); Турцией (А37-WP/308); и Западноафриканским экономическим и валютным союзом (ЗАЭВС) (А37-WP/259).

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

Резолюция 32/1. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и

организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

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

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

принимая во внимание, что результаты осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) свидетельствуют о том, что некоторые Договаривающиеся государства еще не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков,

принимая во внимание, что Конференция высокого уровня 2010 года рекомендовала государствам оказывать поддержку ИКАО в ее усилиях по ускорению развития и стабильности региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и принимать участие и где только возможно активно поддерживать региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов,

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

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

признавая, что создание субрегиональных и региональных органов по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов, несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта экономии на росте масштаба и более высокого уровня гармонизации,

признавая, что объем помощи, оказываемой Договаривающимся государствам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, будет значительно увеличен за счет реализации

единой стратегии с участием всех Договаривающихся государств, ИКАО и других сторон, связанных с выполнением полетов гражданской авиации,

1. *порукает* Совету содействовать реализации концепции регионального сотрудничества с целью усиления контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, включая создание региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов;

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

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

4. *порукает* Совету продолжать выполнение Программы поддержки внедрения и развития в области безопасности полетов (ПВР. Безопасность полетов) в целях оказания помощи государствам, субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов;

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

6. *призывает* Договаривающиеся государства содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для участия в разработке решений общих проблем с целью наращивания возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии региональных органов по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов, или оказывать им ощутимую поддержку;

7. *призывает* Договаривающиеся государства налаживать партнерство с другими государствами, отраслью, поставщиками аэронавигационного обслуживания, финансовыми учреждениями и другими заинтересованными сторонами для усиления потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

8. *порукает* Совету доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи об общей реализации Программы;

9. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюции А36-2 и А36-3.

Пункт 33 повестки дня. Замена галонов

33.1 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/67, представленный Советом, в котором содержится доклад о ходе разработок альтернативных вариантов галогенированных углеводородов (галоны) для использования в системах пожаротушения гражданских воздушных судов. К этому документу прилагается предлагаемая резолюция Ассамблеи для замены резолюции А36-12 "Замена галонов" с целью отразить прогресс, достигнутый в разработке жизнеспособных заменителей галонов для использования в системах пожаротушения гражданских воздушных судов. В резолюции указываются сроки постепенной обязательной замены галонов в огнетушителях, устанавливаемых в туалетах воздушных судов, а также в портативных огнетушителях и в системах пожаротушения двигателей и вспомогательной силовой установки (ВСУ). Кроме того, указывается на важность дальнейшей разработки подходящих агентов для замены галонов в системе пожаротушения в грузовом отсеке и государствам предлагается рекомендовать пользователям рециклированных галонов удостовериться, что имеющиеся у них галоны отвечают признанному международному или государственному стандарту качества. В заключение в резолюции предлагается государствам информировать ИКАО о своих запасах галонов с целью представления доклада о них на следующей очередной сессии Ассамблеи.

33.2 В ходе обсуждения было заявлено о решительной поддержке строгого соблюдения сроков, указанных в проекте резолюции Ассамблеи. Кроме того, Комиссия призвала государства регулярно информировать ИКАО о своих запасах галонов.

33.3 Информационный документ А37-WP/197 по этому вопросу был представлен Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА).

33.4 По итогам обсуждения Комиссия представила на утверждение пленарному заседанию следующую резолюцию:

Резолюция 33/1. 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 больше, поскольку существующие запасы галонов уменьшаются, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонов для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,

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

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

признавая, что производство и импорт/экспорт галонов запрещены на основании международной договоренности и что в основном поставка галонов обеспечивается за счет переработки имеющихся запасов. Поэтому переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок авиационной отрасли загрязненных галонов,

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

признавая, что, хотя уже имеются альтернативы галонов для туалетов и достигнут прогресс в разработке альтернатив галонов в портативных огнетушителях, для разработки альтернатив галонов в противопожарных системах грузовых отсеков и двигателей/вспомогательных силовых установок еще требуется провести дополнительную работу и что для оценки и осознания последствий использования потенциальных альтернатив галонов для отрасли и окружающей среды необходимо проводить регулярные обзоры,

1. *соглашается* с настоятельной необходимостью продолжить разработку и внедрение альтернатив галонов для гражданской авиации;

2. *настоятельно призывает* государства ускорить разработку приемлемых альтернатив галонов для систем пожаротушения в грузовых отсеках и в двигателях/вспомогательных силовых установках и продолжить работу по совершенствованию альтернатив галонов для портативных огнетушителей;

3. *порукает* Совету ввести в действие обязательное требование о замене галонов в:

- противопожарных системах туалетов, используемых на воздушных судах, изготовленных после установленной даты в 2011 году;
- портативных огнетушителях, используемых на воздушных судах, изготовленных после установленной даты в 2016 году;
- противопожарных системах двигателей и вспомогательных силовых установок, используемых на воздушных судах, заявка на сертификацию типа которых будет подана после установленной даты в 2014 году;

4. *порукает* Совету проводить регулярные обзоры положения дел в области потенциальных альтернатив галонов для обеспечения согласованных сроков внедрения с учетом развития ситуации в части, касающейся приемлемости потенциальных альтернатив галонов по мере их идентификации, испытания, сертификации и внедрения;

5. *настоятельно призывает* государства рекомендовать своим изготовителям воздушных судов, утвержденным организациям по техническому обслуживанию, авиакомпаниям, поставщикам химических веществ и компаниям по производству огнетушителей проверять качество галонов, имеющихся в их распоряжении или предоставляемых поставщиками, посредством проведения эффективных испытаний или сертификации на соответствие признанному на международном или государственном уровнях стандарту качества. Государствам также настоятельно рекомендуется потребовать, чтобы системы качества авиакомпаний, утвержденных организаций по техническому обслуживанию и изготовителей обеспечивали

возможность запроса у поставщиков галонов сертификационной документации, подтверждающей соответствие качества галонов установленному и признанному международному стандарту;

6. *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 об альтернативах галонов для гражданской авиации;

7. *настоятельно призывает* государства информировать ИКАО о своих запасах галонов и поручает Генеральному секретарю представить доклад о результатах Совету. Кроме того, Совету поручается доложить о положении дел с запасами галонов на следующей очередной сессии Ассамблеи;

8. *постановляет*, что Совет доложит на следующей очередной сессии Ассамблеи о достигнутом прогрессе в деле разработки альтернатив галонов для противопожарных систем грузовых отсеков и двигателей/вспомогательных силовых установок, а также о положении дел с альтернативами галонов для портативных огнетушителей;

9. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию А36-12.

Пункт 34 повестки дня. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи

34.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А37-WP/63 о реализации требований ИКАО в отношении владения языком. В документе содержится проект резолюции, заменяющей резолюцию А36-11 "*Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи*".

34.2 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/178, представленный Китайской Народной Республикой. Признавая, что знание иностранных языков играет важнейшую роль в обеспечении безопасности полетов, в документе отмечается, что государства, в которых английский язык не является основным языком, сталкиваются с многочисленными трудностями при выполнении этих требований. Китай предлагает включить в проект резолюции Ассамблеи в документе А37-WP/63 положение о гибком подходе для тех государств, которые в полной мере не будут соблюдать требований о владении языком к 5 марта 2011 года.

34.3 Комиссия также рассмотрела документ А37-WP/288, представленный Непалом. Ссылаясь на ограниченные ресурсы, документ предлагает наладить взаимопомощь государств в обеспечении соблюдения требований к владению языком.

34.4 Комиссия признала, что, как следует из имеющейся на сегодняшний день информации, достигнут значительный прогресс и большинство государств, как ожидается, будут выполнять положения о знании языков к 5 марта 2011 года. Также отмечалось, что требования к знанию языков вводились постепенно, начиная с марта 2003 года, и ведется большая работа по реализации этих требований.

34.5 Информационные документы были представлены Индией (А37-WP/90), Кубой (А37-WP/126), Российской Федерацией (А37-WP/201) и АСЕКНА (А37-WP/127).

34.6 С учетом состоявшейся дискуссии Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием приводимую ниже резолюцию.

Резолюция 34/1. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи

Ассамблея,

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

признавая, что положения о владении языком подтверждают требование использовать стандартизированную фразеологию во всех предусмотренных для этого случаях,

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

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

признавая, что некоторым Договаривающимся государствам потребовалось дополнительное время для внедрения положений о владении языком 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 продолжать оказывать поддержку Договаривающимся государствам в их внедрении требований к владению языком;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам оказывать помощь друг другу в реализации требований к владению языком;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые не обеспечили соблюдение требования к владению языком к дате начала применения, помещать на

веб-сайте ИКАО свои планы мероприятий по внедрению требований к владению языком, 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;

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 владению языком, 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 и уведомили ИКАО о различиях в отношении положений о владении языком;

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 владению языком, 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 и уведомили ИКАО о различиях в отношении положений о владении языком;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые не обеспечили полного соблюдения к 5 марта 2011 года, продолжать направлять в ИКАО обновляемые на регулярной основе планы внедрения с изложением достигнутого прогресса в соблюдении сроков полного внедрения;

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства после 5 марта 2011 года использовать гибкий подход к государствам, еще не соблюдающим требования в отношении владения языком, но добивающимся прогресса согласно имеющимся планам внедрения. Решения относительно полетов должны приниматься на недискриминационной основе и не преследовать цели получения экономических выгод;

9. *просит* Совет отслеживать статус выполнения требований в отношении знания языков и предпринимать необходимые действия для повышения уровня безопасности и поддержания регулярности полетов международной гражданской авиации;

10. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении требований ИКАО к владению языком;

11. *заявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию А36-11.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

Договаривающимся государствам, которые не выполнили требования к владению языком к 5 марта 2008 года, следует:

1. разработать планы мероприятий по внедрению требований к владению языком, которые включают следующее:

- a) график принятия требований к владению языком 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 приняты до обеспечения полного выполнения требований к владению языком;
- d) график внедрения в полном объеме требований к владению языком с указанием четких контрольных сроков;
- e) процедуры внесения в свидетельства отметок об уровне владения языком их владельцев;
- f) назначение национального координатора по реализации плана мероприятий по внедрению требований к владению английским языком;

2. информировать все другие Договаривающиеся государства о своих планах мероприятий по внедрению требований к владению языком, поместив эти планы на веб-сайте ИКАО и регулярно обновляя их до полной реализации;

3. уведомлять ИКАО о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой, касающихся владения языком;

4. публиковать различия с требованиями к владению языком в связи с предоставлением аэронавигационного обслуживания в своих сборниках аэронавигационной информации.

Пункт 35 повестки дня. Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)

35.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A37-WP/11, в котором приводятся сведения об усилиях, предпринятых Организацией в области внедрения глобальной аэронавигационной системы, основанной на характеристиках. Эта работа включала подготовку инструктивного материала, предназначенного для оказания помощи при внедрении глобальной аэронавигационной системы, разработку глобальных эксплуатационных рамок, включая проведение семинаров во всех регионах ИКАО, и ведущуюся на постоянной основе работу в области разработки новой концепции, связанной с информацией о полетах и потоках воздушного движения.

35.2 Подчеркивалась необходимость продолжать работу, направленную на обеспечение функциональной совместимости, гармонизации и единообразия.

35.3 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A37-WP/14, в котором ИКАО предложено разработать и поддерживать в рабочем состоянии глобальную "дорожную карту" развития технологии связи, навигации и наблюдения (CNS) с целью представить всем заинтересованным сторонам рекомендации в части принятия ими решений по инвестициям в бортовое оборудование CNS. Помимо различных представленных соображений, отмечалось наличие значительной путаницы в части эксплуатационных выгод, которые могут быть получены на основе реализации широкого выбора имеющихся вариантов бортового оборудования и, что еще более важно, отсутствие единой "дорожной карты", которая учитывает потребности всех заинтересованных сторон.

35.4 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/85, представленный Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором рекомендуется принять программу действий для планирования работы на среднесрочную и долгосрочную перспективу, основанную на тесном сотрудничестве с регионами, международными организациями, отраслью и такими программами, как NextGen, SESAR и другие. На основе этой программы действий также можно было бы осуществлять более детальное планирование. В документе подчеркивается, что ИКАО необходимо приступить к разработке общей информационной эталонной модели, предназначенной для установления требований к различной информации. Особо отмечалось, что следует уделить внимание вопросам управления аэронавигационной информацией, включая улучшение взаимодействия метеорологических служб и служб организации воздушного движения (ОрВД), и особенно вопросу общесистемного управления информацией (SWIM). ИКАО было настоятельно рекомендовано продолжить деятельность в области разработки основанного на характеристиках подхода для будущей системы ОрВД. Аналогичное внимание следует также уделить сотрудничеству гражданских/военных органов и проработке вопроса о гибком использовании воздушного пространства. Комиссию проинформировали о том, что ИКАО потребует помощь в решении этих вопросов.

35.5 В документе A37-WP/153, представленном Бразилией, приводятся сведения о некоторых эксплуатационных усовершенствованиях, реализованных в воздушном пространстве Бразилии в рамках развития инициатив по глобальному плану (GPI) и, в частности, рассматриваются некоторые результаты, ожидаемые сообществом ОрВД, такие как повышение пропускной способности, предсказуемости, рентабельности и снижение влияния производства полетов на окружающую среду.

35.6 В упомянутом документе содержится просьба к ИКАО предпринять действия в части обеспечения гармонизации в глобальном масштабе, предусматривая на первом этапе разработку механизма оценки влияния эксплуатационных усовершенствований на окружающую среду и решение в будущем других ключевых вопросов.

35.7 Комиссия признала необходимость наличия согласованного метода оценки выгод от эксплуатационных усовершенствований по различным ключевым направлениям деятельности, включая, в частности, охрану окружающей среды, и предоставления об этом соответствующей информации. Комиссия приняла к сведению, что в настоящее время Секретариат уже разрабатывает такой механизм.

35.8 В документе A37-WP/84, представленном Колумбией, изложены планы внедрения системы функционального дополнения для глобальной системы определения местоположения (GPS). Основным вопросом, затронутым в этом документе, является вопрос повышения уровня безопасности полетов в аэропортах с небольшим объемом воздушного движения, а также эффективности их деятельности на рентабельной основе в рамках инициативы Колумбийской комиссии по воздушному движению, выдвинутой в честь ознаменования 200-летней годовщины независимости. Кроме того, в этом рабочем документе признается, что увеличение объема международных авиаперевозок и развитие воздушного транспорта идет неравномерно и что выдвижение таких инициатив свидетельствуют о том, что Договаривающиеся государства активно занимаются внедрением технологий CNS/ATM в целях достижения стратегических целей Организации.

35.9 В документе A37-WP/165, представленном Саудовской Аравией, отмечалось, что недостаток знаний и непосредственного опыта в части будущих навигационных систем задерживает процесс внедрения таких систем в государствах. Конкретно, в этом документе ИКАО предлагается создать механизм сбора информации об опыте государств по внедрению и

эксплуатации систем CNS/ATM. Особенно полезным будет информация о недостатках, аномалиях и решениях, направленных на преодоление препятствий и трудностей. Собранной информацией должны располагать все государства, с тем чтобы иметь адекватное представление о положении дел в этой области до того, как инвестировать в системы CNS/ATM или осуществлять их внедрение.

35.10 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), представила документ A37-WP/294, в котором изложено глобальное видение будущих аэронавигационных услуг, которого придерживается КАНСО, а также обозначены направления необходимых перемен в области регламентирования и эксплуатации, направленных на создание глобальной системы ОрВД. Кроме того, в этом рабочем документе подчеркивается, что настало время пересмотреть Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) и инициативы по глобальному плану (GPI) в целях обеспечения учета реального положения дел на земле и соответствующих институциональных барьеров, стоящих на пути внедрения. Было предложено пересмотреть ГАНП, с тем чтобы определить, какие действия имеют первостепенное значение, и рассмотреть препятствия на пути внедрения.

35.11 Комиссия отметила, что Секретариату ИКАО уже поставлена задача по обновлению ГАНП и GPI до 12-й Аэронавигационной конференции (2012), как об этом говорится в документе A37-WP/294.

35.12 В документе A37-WP/203, представленном Венесуэлой, предлагается гармонизация минимальных абсолютных высот полета по маршруту (MEA) применительно к региональным маршрутам зональной навигации (RNAV) с целью расширить их вертикальные границы за пределами, установленными для полетов, выполняющихся с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM).

35.13 Комиссия отметила, что с точки зрения ИКАО, вопрос, поднятый в документе A37-WP/203, относится к региональной координации, и что его следует решать на региональном уровне с помощью групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG).

35.14 Документ A37-WP/134 был представлен от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА). В этом документе поднят ряд вопросов, относящихся к внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Основными вопросами являются: а) необходимость более длительного срока для внедрения сложных SARPS; б) необходимость в дополнительном финансировании в целях обеспечения своевременного перевода значительного числа документов ИКАО; и с) необходимость в усовершенствовании обработки и представления документов ИКАО, а также в их обновлении с учетом всеобъемлющих требований к функциям и характеристикам. Действия, связанные с этими основными вопросами, также имеют отношение к пунктам 36 и 39 повестки дня.

35.15 Кроме того, в этом документе содержится резолюция, предусматривающая поправку к резолюции 44/1, которая рассматривается в рамках пункта 44 повестки дня (см. A37-WP/366).

35.16 Колумбия поддержала документ A37-WP/134, напомнив, что ИКАО следует действовать в соответствии с резолюцией 3.3 а) Конференции высокого уровня по безопасности полетов и представлять все документы на всех языках. Кроме того, они заявили, что Штаб-квартира ИКАО должна руководить решением вопросов, когда имеются различия между соседними регионами, и обеспечивать более высокий уровень координации между региональным бюро ИКАО.

35.17 Никарагуа выступила в поддержку документа А37-WP/134, сославшись при этом на тот факт, что внедрение механизма непрерывного мониторинга (МНМ) требует значительного времени и ресурсов. Другие замечания содержали призыв к обеспечению дополнительного финансирования практикумов и напоминание о том, что резолюция 3.3 а) Конференции высокого уровня по безопасности полетов предусматривает представление документов ИКАО на всех языках. Что касается вопроса МНМ, то было разъяснено, что уже осуществляется финансирование мероприятий по подготовке кадров и что к январю 2011 года будет обеспечиваться обучение в режиме онлайн.

35.18 В отношении предложений, которые связаны с финансовыми последствиями, заседание отметило, что они должны быть рассмотрены с учетом пересмотра Советом бизнес-плана и в соответствии с другими приоритетами.

Пункт 36 повестки дня. NextGen и SESAR – часть глобальной системы ОрВД

36.1 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/13, представленный Советом, в котором содержался общий обзор деятельности со времени последней сессии Ассамблеи и приводилась некоторая статистическая информация о прогрессе в области планирования навигации, основанной на характеристиках (РВН), как на региональном, так и на национальном уровнях. Хотя региональные планы были представлены всеми регионами ИКАО, свои планы внедрения представили примерно две трети государств. ИКАО начала применять механизм измерения объема внедрения во всем мире. База данных этого механизма свидетельствует о неуклонном, но медленном росте объема внедрения РВН. Этот медленный рост может объясняться сложностью РВН и временем, требующимся государствам для достижения надлежащего понимания проблем внедрения, а также нехваткой ресурсов в ИКАО.

36.2 Комиссия отметила, что не все воздушные суда можно оперативно оснастить оборудованием для выполнения схем захода на посадку с вертикальным наведением (АРВ), однако выполнять полеты по той же линии пути они могут с использованием только бокового наведения. Исходя из этого, в документе предлагалось внесение поправки в резолюцию А36-23 для включения требования в отношении минимальной линии навигации в боковой плоскости (LNAV) для каждой схемы АРВ. Представленный Австралией документ А37-WP/148 касался того же вопроса, но содержал просьбу о внесении еще одной поправки в эту резолюцию также для включения схем только на основе LNAV при невозможности обеспечения определенных эксплуатационных условий, которая была поддержана.

36.3 В рабочем документе А37-WP/13 указывалось, что предлагаемые схемы захода на посадку с выходом в створ ВПП на основе LNAV примерно в 25 раз более безопасны и что включение в такие заходы на посадку вертикального наведения дополнительно повышает уровень безопасности полетов еще в 8 раз. Следовательно, такой изначальный выигрыш в безопасности полетов оправдывает включение в резолюцию промежуточной меры.

36.4 ИФАЛПА и Венесуэла поддержали предлагаемую поправку при условии, что она не должна создавать впечатления, что осуществление схем только на основе LNAV оправдывает отсрочку окончательного внедрения АРВ.

36.5 С учетом состоявшегося обсуждения Комиссия представляет для принятия на пленарном заседании следующие резолюции:

Резолюция 36/1: 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 Одиннадцатая 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 Одиннадцатая Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО разработать схемы RNAV, основанные на использовании глобальной навигационной спутниковой 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 Одиннадцатая 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 A33-16 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 не во всех аэропортах имеется инфраструктура, обеспечивающая функционирование APV, и не все воздушные суда способны выполнять APV,

признавая, что многие государства уже имеют необходимую инфраструктуру и воздушные суда, способные выполнять прямые заходы на посадку с боковым наведением (заходы на посадку LNAV) на основе требований RNP, и что прямые заходы на посадку обеспечивают доказанное и существенное улучшение безопасности полетов по сравнению с заходами на посадку по кругу,

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,

с удовлетворением отмечая, что группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) завершили подготовку региональных планов внедрения PBN,

признавая, что не все государства разработали план внедрения PBN к установленному сроку 2009 г.,

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 (PBN)* (Doc 9613);

2. *постановляет*, чтобы:

а) государства в срочном порядке завершили подготовку плана внедрения PBN 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), включая минимумы только на основе LNAV, 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;

3) внедрения схем захода на посадку с прямой только на основе LNAV, в качестве исключения из подпункта 2) выше, для оснащенных для посадки по приборам ВПП на аэродромах, на которых отсутствует местная установка высотомеров и нет воздушных судов, надлежащим образом оснащенных для APV, с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или выше;

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 все концы всех ВПП, обслуживающих воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или более, с выдерживанием установленных сроков и промежуточных показателей;

4. *порукает* Совету, при необходимости, 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 ежегодно представлять доклады ИКАО о любых возможных отклонениях;

6. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-23.

36.6 Комиссия рассмотрела документ А37/WP-15, представленный Советом, в котором объяснялся используемый ИКАО процесс для прогнозирования и начала разработки стандартов для NextGen/SESAR. Для своевременной разработки ИКАО новых стандартов требуется новый подход, и этот подход должен применяться ко всем будущим планам модернизации ОрВД. Комиссия согласилась с необходимостью включить детальное изложение этого подхода в Глобальный аэронавигационный план (ГАНП), с тем чтобы государства его придерживались.

36.7 Комиссия представляет для принятия на пленарном заседании следующую резолюцию:

Резолюция 36/2: Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения устойчивого развития

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/ATM),

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

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

1. *порукает* Совету внести изменения в ГАНП, предусматривающие включение механизма, который позволит ИКАО беспрепятственно анализировать влияние планов государств по модернизации аэронавигационных систем на глобальную систему и затем предпринимать соответствующие необходимые меры по обеспечению глобальной гармонизации;

2. *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;

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

4. *призывает* государства, разрабатывающие планы модернизации своих аэронавигационных систем с учетом оборудования нового поколения, своевременно информировать ИКАО о своих планах в целях обеспечить глобальную совместимость и гармонизацию;

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

6. *порукает* Совету организовать проведение Двенадцатой Аэронавигационной конференции в 2012 году в целях разработки для ИКАО процесса планирования на более длительную перспективу, основанного на обновлении ГАНП.

36.8 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/179, в котором говорилось о прогрессе и планах Китая в области разработки GNSS и внедрения PBN. В нем также содержался призыв к ИКАО включить в Приложение 10 материалы по китайской системе GNSS, известной как "Бейдоу" (COMPASS), с тем чтобы обеспечить согласованный, безопасный, затратоэффективный и плавный переход в будущем.

36.9 Комиссия приняла к сведению предложения в документе A37-WP/179 и решила передать их Совету для включения в трехгодичную программу работы после получения финансирования по линии SAFE.

36.10 Комиссия отметила, что по мере продвижения вперед в осуществлении основанного на характеристиках подхода к разработке SARPS, в Приложение 10 по-прежнему может потребоваться внесение изменений по причинам согласования и интероперабельности и, следовательно, такие стандарты интероперабельности будут доводиться до сведения ИКАО в обычном порядке. На этой основе Председатель объявил о завершении обсуждения этого рабочего документа.

36.11 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/184, также представленный Китаем, в котором содержалась информация о четвертой крупнейшей спутниковой системе GNSS "Бейдоу" (COMPASS), с описанием ее истории и предлагаемого дальнейшего усовершенствования и развития. Комиссия приняла к сведению создание Китаем системы COMPASS и признала, что при необходимости соответствующие материалы будут включаться в документацию ИКАО для обеспечения ее интероперабельности с глобальной системой GNSS.

36.12 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/202, представленный Российской Федерацией, в котором отмечалось осуществление в настоящее время или завершение планирования в скором будущем большого числа программ ОрВД, и что при отсутствии координации это способно поставить под угрозу глобальную совместимость. ИКАО настоятельно

рекомендуется принять меры по координации исследований и разработок в области создания различных программ ОрВД для выявления диспропорций на ранних этапах.

36.13 В этом документе к ИКАО был также обращен призыв создать специальный орган для координации деятельности государств по созданию перспективных систем ОрВД и конкретно для рассмотрения типовых проблем и согласования позиций государств.

36.14 Комиссия отметила, что переход ИКАО на Стандарты, основанные на характеристиках, учитывает многие из вопросов, поднятых в этом документе, а такая деятельность, как процесс проведения совещаний за круглым столом по стандартам и планируемое обновление Глобального аэронавигационного плана (ГАНП), позволит отреагировать на призыв к созданию специального органа по координации программ модернизации ОрВД.

36.15 Было выражено мнение об особой важности как межрегионального, так и внутрирегионального сотрудничества.

Пункт 37 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

37.1 Комиссия рассмотрела рабочий документ А37-WP/29, представленный Советом в соответствии с резолюцией А15-9, которая требует от Ассамблеи принятия на каждой очередной сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области систем CNS/ATM.

37.2 Комиссия отметила, что Совет, приняв во внимание рекомендации Аэронавигационной комиссии, решил, что внесения поправок в резолюцию А35-15 не требуется.

37.3 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/258, представленный Российской Федерацией, в котором, среди прочего, содержалась просьба о том, чтобы Совет инициировал проведение исследования возможных сценариев развертывания автоматического зависимого наблюдения радиовещательного типа (ADS-B) и примыкающих применений, уделив особое внимание обеспечению безопасности полетов, учитывая также различные альтернативные линии передачи данных, которые могут быть использованы, включая ЛПД 1090 ES, УКВ ЛПД режима 4 (VDL-4) и другие. ИАТА выразила мнение о том, что ЛПД 1090 ES должна быть предпочтительной линией в интересах глобальной совместимости и гармонизации (ADS-B in и out).

37.4 Комиссия напомнила о том, что ИКАО разрабатывает "дорожную карту" в области связи, навигации, наблюдения (CNS), в которой будут охарактеризованы варианты внедрения всех технологий CNS на основе эксплуатационных требований (см. А37-WP/14). Исходя из этого было решено передать предложения, содержащиеся в этом документе, Совету для дальнейшей передачи и включения в основную "дорожную карту" технологий CNS для оценки и дальнейшей работы.

37.5 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) представила документ А37-WP/14, в котором были охарактеризованы институциональные вызовы для реализации концептуального видения интегрированной, согласованной и функционально совместимой в глобальном масштабе аэронавигационной системы и настоятельно призвала государства обеспечить прочное политическое лидерство и приверженность при реагировании на эти вызовы.

37.6 Бельгия, выступая от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов Европейской комиссии гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛЯ, предложила включить следующий новый пункт постановляющей части в резолюцию А35-15, который был принят Комиссией:

Ассамблея:

"призывает государства и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) разработать основу для совместного планирования и сотрудничества на субрегиональном уровне в целях совместной разработки систем CNS/АТМ".

37.7 Информационные документы были представлены Республикой Корея (А37-WP/218) и Российской Федерацией (А37-WP/264, А37-WP/265).

Пункт 38 повестки дня. Сотрудничество между гражданскими и военными органами

38.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А37-WP/12, который содержал информацию о результатах проведенного в Монреале с 19 по 21 октября 2009 года форума по сотрудничеству между гражданскими и военными органами применительно к глобальной организации воздушного движения.

38.2 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/85, представленный Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЕМ, в котором ИКАО предлагалось разработать инструктивный материал по координации действий гражданских и военных органов и сотрудничеству между ними, а государствам рекомендовалось обеспечить гибкое использование воздушного пространства.

38.3 Комиссия отметила, что ИКАО разработала инструктивный материал по сотрудничеству гражданских и военных органов применительно к организации воздушного движения, который размещен на ICAO-NET, и что в следующем трехлетнем периоде при поддержке гражданских и военных партнеров планируется провести серию из пяти региональных семинаров для рассмотрения сотрудничества гражданских/военных органов.

38.4 Комиссия выразила поддержку обеспечению гибкого использования воздушного пространства, уделяя при этом особое внимание важности сбалансированного и равноправного доступа в воздушное пространство гражданских и военных пользователей. Была также выражена поддержка усилиям ИКАО по повышению понимания государствами преимуществ координации действий гражданских и военных органов и их сотрудничества.

38.5 Комиссия также признала, что ИКАО и ее гражданские/военные партнеры могут принимать меры по достижению успехов в обеспечении сотрудничества гражданских и военных органов только в пределах своих возможностей. Именно государственные администрации, тесно взаимодействуя с поставщиками аэронавигационного обслуживания и военными органами, должны проявить политическую волю, разработать организационные мероприятия, сблизить гражданские и военные полномочные органы на национальном и региональном уровнях, определить функциональные задачи, разработать практические и эксплуатационные меры и, наконец, реализовать необходимые изменения для достижения поставленных целей.

38.6 Информационные документы были представлены Кубой (А37-WP/128) и Южной Африкой (А37-WP/208).

38.7 В рамках пункта 44 повестки дня Комиссия согласилась с поправкой к резолюции А36-13, добавление О, касающейся сотрудничества между гражданскими и военными органами, как это упомянуто в документе А37-WP/398.

Пункт 39 повестки дня. Переход от использования служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ)

39.1 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/46, представленный Советом, о переходе к управлению аэронавигационной информацией (УАИ). В докладе подтверждается необходимость дальнейшего и эволюционирующего перехода от традиционного предоставления аэронавигационной информации, при котором центральное место занимает продукт, к подходу управления информацией, в котором центральное место занимают данные и который ориентирован на системы и определен в качестве основного элемента и ключевой предпосылки будущей системы организации воздушного движения (ОрВД). В документе излагается прогресс, достигнутый ИКАО в процессе перехода к УАИ, на основе рассмотрения рекомендаций, ставших результатом Глобального конгресса служб аэронавигационной информации (САИ) 2006 года и на основе положений Приложений и инструктивных материалов, которые призваны обеспечить прогресс в развитии глобальной основы, необходимой для осуществления УАИ.

39.2 В документе А37-WP/94, представленном Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, подчеркнут прогресс, достигнутый в направлении стратегической эволюции и осуществления УАИ, а также приветствуется ведущая роль ИКАО. В докладе предлагается заострить внимание на разработке лучшего интерфейса УАИ/МЕТ на глобальной основе, принять цифровой NOTAM, определить, целесообразно ли глобальное применение некоторых правил о качестве данных, распространить сферу действия Приложения 15 *"Службы аэронавигационной информации"* на всю цепь УАИ, выпускать некоторые документы ИКАО в электронной форме и подготовить Специализированное совещание МЕТ/УАИ.

39.3 Колумбия представила документ А37-WP/159, в котором рассматривается ряд стратегических мер, которые были признаны важными для развертывания и направления перехода от САИ к УАИ в контексте Глобального аэронавигационного плана (ГАНП). В документе предлагается, чтобы ИКАО, в частности ее региональные бюро, оказывали государствам поддержку в переходе к УАИ. Совещание отметило, что стратегический план, предусмотренный в документе WP/59, согласуется с "дорожной картой" ИКАО по переходу от САИ к УАИ.

39.4 Комиссия рассмотрела два документа, представленные Республикой Корея. Документ А37-WP/157 посвящен электронным данным о местности и препятствиях и подчеркивает важное значение разработки инструктивных материалов ИКАО, которые были бы полезны для государств и обеспечивали глобальную гармонизацию в рамках внедрения. В документе А37-WP/220 охарактеризован план внедрения УАИ, разработанный Республикой Кореей, в котором указаны решения, необходимые для плавного перехода от САИ к УАИ в соответствии с "дорожной картой" ИКАО. В докладе содержится вывод, что ИКАО следует разработать более подробные инструктивные указания по требующим решения вопросам.

39.5 В документе А37-WP/121 Соединенные Штаты Америки охарактеризовали прогресс в переходе к УАИ, предусматриваемому в связи с введением нового поколения авиатранспортной системы (NextGen), которая поддерживает "дорожную карту" ИКАО по переходу от САИ к УАИ. Отмечалась ведущая роль ИКАО и соответствующие проблемы с ресурсами. В докладе предлагалось оказать содействие принятию на глобальном уровне цифрового NOTAM, обновить положения Приложения 15, *"Службы аэронавигационной"*

информации", SARPS к Специализированному совещанию по МЕТ/УАИ, запланированному на 2014 год, а также заблаговременно опубликовать информацию о целях, задачах и тематике совещания.

39.6 Представляя документ А37-WP/119, Венесуэла выразила мнение, что государствам следует двигаться в процессе перехода к УАИ одинаковыми темпами для обеспечения межсетевой совместимости. В документе изложены рекомендации, призванные обеспечить успешное и правильное осуществление этапа 2 "дорожной карты" ИКАО по переходу от САИ к УАИ и указано, что ИКАО следует и далее оказывать помощь государствам в дальнейшей разработке системы УАИ на основе дополнительных рекомендаций.

39.7 Комиссия поддержала ведущую роль ИКАО в обеспечении стратегической направленности, Стандартов и Рекомендуемой практики и поддержки внедрения, необходимой для перехода к УАИ, в качестве основы для разработки гармонизированной в глобальном плане и интероперабельной системы УАИ. Комиссия признала прогресс, достигнутый в переходе к УАИ, и вклад государств, однако отметила также проблемы с ресурсами, с которыми сталкивается Организация, способствуя таким переменам. Она также признала, что программа работы по переходу от САИ к УАИ ИКАО и "дорожная карта" по переходу от САИ к УАИ в значительной мере соответствуют будущим рабочим мероприятиям, предложенным в представленных документах. Комиссия также признала необходимость проведения в 2014 году Специализированного совещания МЕТ/УАИ и тщательной подготовки этого мероприятия. Кроме того, подчеркивалась необходимость разработки обновленных инструктивных материалов для обеспечения перехода и ИКАО предлагалось чаще проводить совещания Исследовательской группы по САИ/УАИ.

39.8 Комиссия отметила, что издания – *"Указатели (индексы) местоположения"* (Дос 7910) и *"Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб"* (Дос 8585) – в настоящее время имеются в электронной форме и что ИКАО подготовит в 2012 году улучшенные электронные варианты этих данных заблаговременно до планируемой 12-й Аэронавигационной конференции.

39.9 Информационные документы были представлены Индией (А37-WP/96), Саудовской Аравией (А37-WP/161) и АСЕКНА (А37-WP/158).

Пункт 40 повестки дня. Электронные средства в области безопасности полетов

40.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А37-WP/71, касающийся стратегий и мер по совершенствованию доступа к данным о безопасности полетов. Секретарь подчеркнула, что средства в области безопасности полетов разрабатываются в основном для государств, учитывая их потребности и перспективные работы.

40.2 В документе А37-WP/236, представленном Республикой Корея, освещены принимаемые этим государством меры по совершенствованию средств, касающихся безопасности полетов. Секретарь поблагодарила Республику Корея за поддержку в прошлом и в настоящее время деятельности ИКАО по разработке средств, касающихся безопасности полетов.

40.3 Комиссия выразила поддержку документу А37-WP/71 и подчеркнула необходимость: соблюдения ИКАО опубликованных контрольных сроков; использования общей таксономии; начальной и последующей подготовки кадров; исключения дублирования усилий; обеспечения гарантии качества собираемых данных; обеспечения защиты данных; а также использования качественных и количественных данных. Было подчеркнуто, что ИКАО в ходе

реализации стратегий, упомянутых в документе WP/71, следует учитывать средства, разрабатываемые государствами, и привлекать все государства к участию в данном процессе.

Пункт 41 повестки дня. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

41.1 Комитет рассмотрел документ A37-WP/35, представленный Советом, в котором содержится и рассматривается стратегия формулирования и популяризации позиции ИКАО на будущих Всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) Международного союза электросвязи (МСЭ). В документе отмечается резолюция A36-25 и подчеркивается сохраняющаяся необходимость уделения авиацией возросшего внимания процессу ВКР МСЭ, чтобы уравновесить нарастание давления, связанного с увеличением доступа к радиочастотному спектру, со стороны неавиационных пользователей. В рабочем документе также подчеркивается необходимость связанной с этим и основанной на потребностях долгосрочной стратегии в области связи, навигации и наблюдения (CNS) в целях внедрения в пределах авиационных диапазонов более эффективных в плане использования спектра систем.

41.2 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/132, представленный Канадой, в котором представлено требование в отношении глобальной координации распределения радиочастотного спектра в целях содействия передаче полетных данных с воздушных судов в поддержку проведению расследований авиационных происшествий. В докладе предлагается, чтобы Ассамблея рассмотрела концепцию такой передачи полетных данных с воздушных судов, а также признала те общие положительные результаты с точки зрения безопасности полетов, которые это принесло бы авиационной отрасли. Комиссия напомнила, что этот вопрос обсуждался по пункту 25 повестки дня в рамках инициатив в области безопасности полетов, вызванных недавними авиационными происшествиями. Комиссия отметила финансовые последствия этого, а также то, что Совет затронет этот вопрос в рамках рассмотрения им данного пункта повестки дня.

41.3 Комиссия согласилась с тем, что необходима исследовательская работа в рамках соответствующей технической группы экспертов для определения и разработки функциональных требований к передаче полетных данных с воздушных судов для содействия расследованию авиационных происшествий. Эти требования в свою очередь могли бы использоваться для определения подходящего спектра.

41.4 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/154, представленный Канадой, в котором обращается внимание на меняющиеся тенденции в некоторых государствах, рассматривающих возможность внедрения административной системы стимулирующего ценообразования (AIP), потенциальные последствия вызванного этим роста расходов на лицензирование спектра для авиации, необходимость выработки авиацией долгосрочной стратегии в области спектра в контексте будущего внедрения AIP, а также необходимость активизации участия экспертов государств в поддержку работы ИКАО. В документе подчеркивается необходимость дальнейшей активной поддержки резолюции A36-25.

41.5 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/192, представленный Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем. В документе рассматривается необходимость последовательного стратегического подхода к планированию спектра авиационных систем, учитывающего важнейшие требования к безопасности полетов и эксплуатационные требования, а также дорожную карту перехода от нынешней ситуации к будущей системе.

41.6 В документе предлагается поручить ИКАО определить глобальные концепции и системы CNS, которые потребуются для обеспечения полетов воздушных судов в глобальном

масштабе вместе с выработкой соответствующей стратегии в области спектра, включая "дорожную карту" перехода от нынешней ситуации к будущей системе. В документе рекомендуется определить сроки технологического перехода и прекращения эксплуатации ставших ненужными систем, а также включить в повестку дня 12-й Аэронавигационной конференции 2012 года (AN-Conf/12) специальный пункт повестки дня, предусматривающий представление докладов о такой деятельности.

41.7 В связи с рекомендацией в A37-WP/192 Комиссия отметила, что работа по определению глобальных концепций CNS уже предусмотрена в нынешней стратегии в области радиочастотного спектра и программе работы NextGen/SESAR, однако здесь была бы полезна более тесная увязка с долгосрочным планом осуществления CNS. Комиссия обратилась к Ассамблее с просьбой дать поручение о том, чтобы доклад о ходе этой работы был представлен 12-й Аэронавигационной конференции, которую предлагается провести в 2012 году, и чтобы эта работа была завершена своевременно к Всемирной конференции радиосвязи (ВКР) 2015 года. На 12-й Аэронавигационной конференции следует разработать "дорожную карту" для перехода к более рациональной системе CNS, а также рассмотреть вопрос о прекращении использования систем с неоправданно завышенным резервированием и продемонстрировать, что новая система спектрально эффективна, и сделать все это для поддержки этой стратегии в области спектра.

41.8 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/263, представленный Российской Федерацией, в котором приводится информация о подготовке Российской Федерации к Всемирной конференции радиосвязи 2012 года (ВКР-12) и предлагается, чтобы ИКАО конкретизировала позицию по пункту 1.25 повестки дня Конференции в части защиты полосы частот 13,25-13,4 ГГц, распределенной на первичной основе воздушной радионавигационной службе (ВРНС).

41.9 Комиссия отметила, что ИКАО уже определила потенциальные проблемы с совместным использованием частот с подвижной спутниковой службой в пределах этого диапазона, которые в настоящее время обсуждаются в процессе подготовки к ВКР 2012 года, и что ИКАО представит документ по этому вопросу на совещание по подготовке конференции (СПК) ВКР 2012 года, которое состоится в феврале 2011 года. В зависимости от итогов СПК позиция ИКАО по всем пунктам повестки дня ВКР-12 будет необходимым образом обновлена/конкретизирована.

41.10 Китай представил информационный документ (A37-WP/189).

Пункт 42 повестки дня. Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA)

42.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A37-WP/58, в котором идет речь о механизме сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA) и рассматриваются вопросы улучшения организации борьбы с инфекционными болезнями в авиационном секторе в рамках сотрудничества различных секторов.

42.2 Комиссии было сообщено, что вспышки тяжелого острого респираторного синдрома (ТОРС), птичьего гриппа, а в 2009 году пандемия гриппа А (H1N1) выдвинули на первый план необходимость скоординированных действий мирового сообщества по предотвращению риска распространения воздушным транспортом инфекционных болезней, вызывающих серьезную обеспокоенность с точки зрения общественного здравоохранения, и управлению этим риском. Накопленный Секретариатом опыт оценки планов готовности органов общественного здраво-

охранения международных аэропортов многих государств свидетельствует о необходимости дальнейшей работы над улучшением планирования готовности в авиационном секторе.

42.3 Комиссия приняла к сведению, что в тесном сотрудничестве с другими международными организациями и ассоциациями, особенно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА), ИКАО разрабатывает инструктивные указания и поправки к соответствующим положениям Приложений.

42.4 Была высказана поддержка проекту CAPSCA и резолюции 42/1. Особо высокая оценка была дана взаимодействию широкого круга партнеров с ИКАО, и была отмечена целесообразность распространения этого проекта на все регионы, включая Европу (в настоящее время это единственный регион, где данный проект не функционирует).

42.5 Международным советом аэропортов (МСА) был представлен информационный документ (A37-WP/314, Revision No. 1).

42.6 В свете прошедшей дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция A42/1. Предотвращение распространения инфекционных болезней воздушным транспортом

Ассамблея,

принимая во внимание статью 14 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам",

принимая во внимание статью 14(1) Международных медико-санитарных правил (2005) Всемирной организации здравоохранения, которая гласит, что "ВОЗ сотрудничает и координирует, в соответствующих случаях, свою деятельность с другими компетентными межправительственными организациями или международными органами по осуществлению настоящих Правил, в том числе посредством заключения соглашений и других подобных договоренностей",

принимая во внимание резолюцию A35-12 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "охрана здоровья пассажиров и членов экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

принимая во внимание статью 44 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы ... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложение 9 "Упрощение формальностей", Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" к Конвенции о международной гражданской авиации и "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (Doc 4444) содержат ряд Стандартов и Рекомендуемой практики и правил, касающихся мер в области здравоохранения, которые Договаривающиеся государства должны принимать в случае чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение, для предотвращения распространения инфекционных болезней воздушным транспортом,

принимая во внимание, что разработанный ИКАО Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA) является адекватным форумом для улучшения и согласования планов готовности,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и региональным организациям по контролю за безопасностью полетов обеспечивать, чтобы сектор общественного здравоохранения и авиационный сектор сотрудничали в выработке национального плана готовности для авиации, который посвящен чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, имеющим международное значение, и интегрирован в рамках общенационального плана готовности;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам разрабатывать национальные планы готовности для авиации, которые соответствуют Международным медико-санитарным правилам (2005) Всемирной организации здравоохранения и основаны на научных принципах и рекомендациях ИКАО и Всемирной организации здравоохранения;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и, в соответствующих случаях, региональным организациям по контролю за безопасностью полетов установить требования к привлечению заинтересованных сторон, в частности эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, а также поставщиков аэронавигационного обслуживания к разработке национального плана готовности для авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам присоединяться и участвовать в работе Механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA), где он функционирует, для обеспечения реализации его целей, за исключением случаев, когда уже осуществляются эквивалентные меры.

Пункт 43 повестки дня. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы

43.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A37-WP/59, посвященный вопросу использования нехимических методов для предотвращения распространения инфекционных болезней, а также представленный Соединенными Штатами Америки документ A37-WP/79, в котором говорится о прогрессе в разработке нехимических способов дезинсекции воздушных судов.

43.2 Комиссии было сообщено, что методы дезинсекции воздушных судов рекомендуются Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в целях снижения риска распространения переносимых насекомыми болезней из одной страны в другую и что в настоящее время такие методы предусматривают использование химических инсектицидов.

43.3 В резолюции А36-24 Ассамблеи "Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы" содержалась просьба к Совету ИКАО настоятельно предложить ВОЗ провести консультации по вопросу дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа и способствовать изучению нехимических способов к дезинсекции воздушных судов. Во исполнение этой просьбы было организовано два совещания, а ВОЗ создала две целевые группы для рассмотрения вопросов, связанных с безопасностью и эффективностью методов дезинсекции.

43.4 В рабочем документе А37-WP/79, представленном Соединенными Штатами Америки, говорится о том, что постоянную обеспокоенность вызывают вопросы безопасности использования пестицидов, и отмечается, что перспективной альтернативой использованию пестицидов являются методы нехимической дезинсекции. В указанном документе предлагается расширить проект резолюции 43/1 с учетом этого мнения.

43.5 Новая Зеландия придает большое значение дезинсекции воздушных судов и считает, что документ А37-WP/59 не в достаточной степени снимает имеющиеся у нее вопросы. В частности, Новая Зеландия стремится обеспечить биобезопасность своей территории путем использования эффективных методов дезинсекции, и прежде чем одобрять нехимические методы дезинсекции, ей нужно убедиться в том, что нехимические методы, по крайней мере, столь же эффективны, как и химические.

43.6 К обеспокоенности Новой Зеландии присоединилось еще одно островное государство, которое считает маловероятным, чтобы используемые для дезинсекции вещества могли вызвать серьезные медицинские последствия (как утверждается в документе А37-WP/79), сославшись при этом на мнение ВОЗ. Это государство считает, что используемая в обоих рабочих документах характеристика нехимических методов дезинсекции как "эффективных" не является точной. Однако оно сможет поддержать использование нехимических методов после того, как они будут надлежащим образом проанализированы и испытаны. Оно не готово поддержать проведение испытаний нехимических методов дезинсекции.

43.7 Была высказана поддержка соблюдению оптимальной сбалансированности при использовании химических и нехимических методов дезинсекции и было отмечено, что нехимические методы являются экологически чистыми и, возможно, связаны с меньшими отрицательными последствиями для людей.

43.8 В связи с тем, что резолюции, предлагаемые в двух рабочих документах, рассмотренных в рамках данного пункта повестки дня, во многом совпадают, было решено свести их воедино и представить на утверждение Комиссии.

43.9 В свете прошедшей дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 43/1. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы

Ассамблея,

принимая во внимание, что ассамблеи ИКАО выражали озабоченность качеством жизни и окружающей среды, в которой люди работают, включая решение вопросов, связанных с эмиссией двигателей, озоновым слоем, авиационным шумом, курением и инвазивными чужеродными видами,

принимая во внимание, что 35-я сессия Ассамблеи заявила, что "охрана здоровья пассажиров и экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиоперевозок и что необходимо создать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

принимая во внимание, что внесенные в 2005 году в Международные медико-санитарные правила изменения привели к укреплению общественного здравоохранения при перевозках и на транспорте, сведению до минимума риска для общественного здравоохранения, а также к расширению определения дезинсекции, которое включает сейчас как контроль, так и уничтожение насекомых – переносчиков инфекций,

принимая во внимание выражаемую озабоченность тем, что применяемая некоторыми государствами практика требовать использования инсектицидных веществ для дезинсекции воздушных судов может привести к дискомфорту и неблагоприятным последствиям для здоровья пассажиров и членов экипажа, что потенциально может вызвать состояние, требующее срочной медицинской помощи,

принимая во внимание наличие разноречивой информации относительно эффективности инсектицидов, используемых для дезинсекции, и действенности существующих протоколов дезинсекции с использованием инсектицидов,

принимая во внимание, что недавние вспышки болезней, вызванных насекомыми-переносчиками инфекции, высветили необходимость борьбы с перевозкой насекомых-переносчиков по воздуху,

принимая во внимание, что некоторые недавно проведенные исследования показали, что нехимические методы дезинфекции эффективны в предотвращении проникновения на борт воздушных судов комаров и других летающих насекомых,

1. *просит* Совет настоятельно рекомендовать Всемирной организации здравоохранения продолжать изучение методов дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа, в ходе которого:

- a) рассмотреть информацию о достижениях в области как химической, так и нехимической дезинсекции;
- b) рассмотреть эффективность и безопасность нехимической дезинсекции по сравнению с эффективностью и безопасностью дезинсекции с помощью пестицидов;
- c) рассмотреть рекомендации, которые подготовлены в отношении приемлемых методов дезинсекции;

2. *просит* Совет способствовать изучению нехимических подходов к дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов;

3. *рекомендует* Договаривающимся государствам разрешать проведение на рейсах, выполняемых над их территорией, оценки нехимических методов дезинсекции воздушных судов без ущерба для существующих требований в отношении дезинсекции;

4. *рекомендует* Договаривающимся государствам разрабатывать и принимать в сотрудничестве с Всемирной организацией здравоохранения функциональные критерии для выработки требований к дезинсекции;

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить информированность эксплуатантов воздушных судов о требованиях к дезинсекции воздушных судов. Предоставляемая информация должна включать указание о том, требует ли государство проведение дезинсекции, на каких маршрутах она должна проводиться и какие методы дезинсекции являются приемлемыми;

6. *просит* Совет подготовить доклад о ходе выполнения этой резолюции для представления на следующей очередной сессии Ассамблеи;

7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-24.

Пункт 44 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации

44.1 Комиссия рассмотрела рабочий документ А37-WP/29, представленный Советом в соответствии с резолюцией А15-9, которая требует от Ассамблеи принятия на каждой очередной сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся непосредственно аэронавигации. Комиссия согласилась с изменениями к добавлениям А, О, Р и U, предложенными в документе А37-WP/29.

44.2 Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) представила документ А37-WP/134, в котором отмечались трудности, с которыми сталкиваются нормативные полномочные органы государств при обработке и осуществлении частых поправок к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) и Правилам аэронавигационного обслуживания (PANS) и подчеркивалось, что такие поправки должны вноситься не чаще одного раза в год. Исходя из этого было предложено изменить пункт 8 постановляющей части добавления А "Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)" резолюции А36-13 и исключить пункт 4 связанных с ними правил, и Комиссия согласилась с этим предложением.

44.3 Бельгия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ предложила внести поправку в добавление U (Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий), чтобы включить в него концепцию региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов.

44.4 Было поддержано предложение Соединенных Штатов изменить пункт 3 преамбулы и пункты 1, 3 и 5 постановляющей части добавления О. Кроме того, в ответ на выступление Колумбии по поводу пункта 4 постановляющей части, одно изменение было предложено Барбадосом и еще одно предложение было высказано Секретарем, и оба эти предложения были одобрены Комиссией.

44.5 Комиссия отметила, что заявление о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся непосредственно аэронавигации, устарело и предложила ИКАО срочно принять меры для всеобъемлющего пересмотра этого заявления. Этот вопрос будет передан Совету и измененный вариант будет представлен на рассмотрение следующей очередной сессии Ассамблеи.

Резолюция 44/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время окончания работы 36-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблей в резолюции А36-13*, добавления А–W включительно;

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А36-13 с добавлениями А–W включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 37-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что настоящим заменяется заявление о постоянной политике, содержащееся в резолюции А36-13,

1. *постановляет:*

а) 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 37-й сессии Ассамблеи;

б) 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 А36-13 с добавлениями А–W включительно.

Добавление А

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

...

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. приложения или документы PANS не должны изменяться чаще чем один раз в календарный год.

* Полный текст резолюции А36-13 и добавлений к ней содержится на с. II-2–II-27 Действующих резолюций Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года) (Doc 9902).

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечить, чтобы положения SARPS и PANS находились в полном соответствии друг с другом. Кроме того, Совету следует стремиться к совершенствованию процесса обработки, формы представления и повышения степени полезности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и другие связанные с ними положения, особенно в отношении сложных систем и видов их применения. В этих целях Совету следует способствовать разработке и поддержанию актуальности широких общесистемных, функциональных и эксплуатационных требований. Совету следует и впредь изыскивать наиболее оптимальные средства разработки, перевода, обработки и распространения технических требований.

2. Договаривающимся государствам следует представлять полные и подробные замечания по предложениям об изменении SARPS и PANS или, по крайней мере, выражать свое согласие или несогласие по их существу. На эти цели им следует предоставлять не менее 3 мес. Кроме того, Договаривающиеся государства должны уведомляться по крайней мере за 30 дней о предполагаемом утверждении или принятии подробного материала, по которому с ними не проводились консультации.

3. Договаривающимся государствам следует предоставлять полных 3 мес для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении срока представления уведомления о несогласии Совету следует учитывать время, требующееся для пересылки принятых поправок и получения уведомлений от государств.

...

ДОБАВЛЕНИЕ О

Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения

Ассамблея,

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

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

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

признавая, что в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и ориентированных на выполнение своих задач полетов военной авиации можно было бы получить значительные преимущества в результате более гибкого использования воздушного пространства,

используемого в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблемы совместного доступа в воздушное пространство;

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

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

постановляет:

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

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

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

4. Договаривающиеся государства могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и других совещаниях ИКАО;

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

2. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовать этот вопрос со всеми

государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

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

ДОБАВЛЕНИЕ 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.

5. государствам следует уделять больше внимания операциям на аэродроме, придавая приоритет вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

...

ДОБАВЛЕНИЕ 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:

а) предоставляли по просьбе других Договаривающихся государств помощь в виде экспертов и оборудования для расследования крупных авиационных происшествий;

б) 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.

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

Пункт 45 повестки дня. Следующее поколение авиационных специалистов

45.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ А37-WP/64, в котором рассматриваются масштабы инициатив, касающихся следующего поколения авиационных специалистов (NGAP), и результаты 1-го Симпозиума по вопросам NGAP. Комиссия выразила свою поддержку деятельности Целевой группы NGAP и одобрила предложение о необходимости разработки материалов для включения в Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО и инструктивный материал в целях гармонизации и стандартизации требований к подготовке авиационных специалистов.

45.2 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ А37-WP/86, в котором подчеркивается необходимость международного согласования задач и стандартов эффективности для пилотов после проведения обзора глобальных программ

подготовки авиационных специалистов; в документе содержится предложение о необходимости разработки определений терминов "компетенция" и "профессионализм", которые должны также охватывать описание предполагаемых задач пилота и соответствующие стандарты эффективности применительно к каждой задаче.

45.3 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/110, представленный Бельгией от имени ЕС и его государств-членов и другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором рассматривается вопрос о необходимости адаптации используемых в настоящее время методов подготовки персонала к новым условиям, характеризующимся значительным развитием новых технологий, реализуемых в конструкциях воздушных судов и процессе их изготовления, и их практическим применением. В документе также содержится предложение о включении Ассамблеей ссылки на требование к владельцам сертификатов типа воздушного судна предоставлять минимальное содержание программ подготовки применительно к типу для пилотов и специалистов, осуществляющих сертификацию в сфере технического обслуживания воздушных судов. В заключение в документе также предлагается содействовать дальнейшему внедрению подготовки специалистов на основе развития профессиональных качеств (СВТ) и разработать системы, ориентированные на развитие профессиональных качеств, для выполнения новых задач, связанных с обеспечением безопасности полетов (например, подготовка персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения).

45.4 Межгосударственный авиационный комитет представил документ A37-WP/111, в котором рассматривается вопрос о новой политике в области подготовки авиационных специалистов нового поколения. В документе содержится предложение о необходимости разработки национальных программ, соответствующих международным стандартам и требованиям, включающих новые подходы и требования к сертификации высших, средних профессиональных учебных заведений и центров подготовки и переподготовки авиационного персонала.

45.5 Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) представил документ A37-WP/138, в котором содержатся предложения о признании и сертификации ИКАО следующего поколения легких воздушных судов (NGLA) (весом менее 600 кг). По мнению ИАОПА, категория NGLA с экономической точки зрения будет более рентабельной для подготовки пилотов и, соответственно, более привлекательной для популяризации авиационных профессий в среде следующего поколения специалистов.

45.6 Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА) представила документ A37-WP/160, в котором рассматривается необходимость гармонизации подготовки персонала ATSEP и содержится предложение о включении персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) в Приложение 1 ИКАО *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*.

45.7 В отношении требования о предоставлении владельцами сертификатов типа воздушных судов минимального содержания программы подготовки применительно к типу для пилотов и персонала в сфере сертификации технического обслуживания воздушных судов было высказано мнение, что ответственность за контроль программ подготовки несут ведомство гражданской авиации и государство эксплуатанта, как это предусмотрено в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*.

45.8 Были также высказаны другие замечания, а именно: в отношении документа A37-WP/160 высказано мнение о том, что выдача свидетельств не является единственным

средством демонстрации компетенции ATSEP; новые положения, разработанные Целевой группой NGAP, не должны иметь чрезмерных последствий для развивающихся государств, и в случае новых требований следует рассмотреть вопрос о переходных мерах; сферу деятельности NGAP следует своевременно расширить, с тем чтобы включить в нее разработку требований к компетенции специалистов по аэродромам.

45.9 Была выражена некоторая обеспокоенность относительно концепции аккредитации и признания, упомянутой в документе A37-WP/64, и высказана просьба пояснить ее, поскольку ее реализация может вступить в противоречие с ответственностью государств за утверждение подготовки. Была также высказана просьба о том, чтобы ИКАО уделила особое внимание новым концепциям, таким как свидетельство пилота многочленного экипажа (MPL) и инициатива ИАТА в области подготовки и квалификации персонала (ITQI), до их глобального внедрения; хотя предпринимаемые в этой области усилия не должны привести к ухудшению стандартов подготовки в целях снятия остроты проблемы прогнозируемой нехватки специалистов.

45.10 Учитывая далеко идущие последствия различных предложений, был согласован вопрос о том, что все они будут переданы Совету для дополнительного рассмотрения и чтобы Совет в срочном порядке рассмотрел эти результаты. Комиссию проинформировали о том, что Генеральный секретарь принял к реализации политику ИКАО в области подготовки персонала гражданской авиации. В этой политике определяются масштабы деятельности ИКАО в области признания программ подготовки.

45.11 Информационные документы были представлены Республикой Корея (A37-WP/232), а также Оманом и АРКГА (A37-WP/336 и A37-WP/337).

Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

46.1 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/131, представленный Советом, относительно ведущей роли ИКАО в отношении глобальных предупреждений о вулканическом пепле (VA) и предотвращения контакта с ним. В документе отмечается роль ИКАО в деле решения вопросов, связанных с угрозой облаков вулканического пепла для авиации, и признается важность Группы по эксплуатации службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVWOPSG), которая руководит работой службы слежения за вулканической деятельностью на международных трассах (IAVW), и отмечается в качестве важного этапа факт назначения девяти консультативных центров по вулканическому пеплу (VAAC), предназначенных для обнаружения, отслеживания и прогнозирования перемещения облаков VA.

46.2 В документе говорится, что во время исландского извержения в апреле 2010 года с согласия заинтересованных сторон были введены экспериментальные пороговые значения концентрации VA, которые позволили возобновить полеты в некоторых районах, загрязненных VA. В целях рассмотрения этих экспериментальных пороговых значений ИКАО создала Европейскую/Североатлантическую целевую группу по вулканическому пеплу, которая придала региональному использованию экспериментальных пороговых значений официальную силу путем включения их в План чрезвычайных действий на случай вулканического пепла регионов EUR и NAT. Параллельно с этим ИКАО создала Международную целевую группу по вулканическому пеплу (IVATF) для разработки глобальных рамок управления риском в области безопасности полетов, что позволило бы определить безопасные уровни концентрации VA для выполнения полетов в воздушном пространстве, загрязненном VA. В документе подчеркивается, что подход, используемый регионами EUR/NAT, основанный на применении пороговых значений концентрации пепла, находится на стадии апробации и оценки, проводимой IVATF, и что еще

преждевременно делать предположения относительно возможности использования такого подхода в глобальном масштабе в рамках IAVW.

46.3 В документе A36-WP/199, представленном Бельгией от имени ЕС и его государств-членов, другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, выражается поддержка необходимости пересмотра положений Приложения 3 *"Метеорологическое обеспечение международной авионавигации"* в свете определенного улучшения качества информации VAAC; в ней также содержится призыв к ИКАО рекомендовать IVATF принимать во внимание проводимую изготовителями работу по допустимым уровням концентрации пепла.

46.4 В документе, исходя из опыта извержения вулкана Эйяфьятлайокудль, выражается поддержка интеграции соответствующей метеорологической информации в системы планирования полетов и организации потоков воздушного движения, а также подчеркивается важность для ИКАО дополнительно рассмотреть выгоды координированного подхода к управлению сетями в контексте Глобального авионавигационного плана (ГАНП) ИКАО.

46.5 Один делегат упомянул, что в Исландии производится развертывание мобильной РЛС для слежения за извержениями вулкана и результирующим облаком пепла, пока не будет установлена стационарная РЛС, и выразил благодарность Италии и Исландии за эту установку. Другой делегат отметил необходимость установления прямых связей между центрами прогнозирования и пунктами, которые передают информацию SIGMET, и важность для ИКАО установить более тесную связь с ВМО и ее работой.

46.6 Комиссия признала, что поднятые вопросы являются multidisciplinary и сложными по характеру и что для решения этих проблем всем заинтересованным сторонам потребуется приложить значительные усилия. Было достигнуто согласие относительно того, что ИКАО должна по-прежнему играть ведущую роль в постоянном развитии IAVW и в координации усилий по дальнейшему решению связанных с VA вопросов, которые рассматриваются IVATF и IAVWOPSG.

46.7 Информационные документы были также представлены Соединенными Штатами Америки (A37-WP/226) и ИАТА (A37-WP/231).

46.8 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/177, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором государствам рекомендуется реализовать субрегиональные поисково-спасательные службы (SAR) с целью усиления глобальной системы SAR. В нем также рекомендуется, чтобы ИКАО поддержала государства в их усилиях по содействию реализации и координации реструктурированных служб SAR в соответствии с субрегиональными принципами путем разработки глобального проекта SAR, задача которого будет заключаться в информировании и поощрении государств создавать субрегиональные службы SAR. Хотя Комиссия в принципе поддержала данное предложение, финансирование этих вопросов в настоящее время в программе ИКАО не предусмотрено и они будут переданы на дальнейшее рассмотрение Совету.

46.9 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/147, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором ИКАО настоятельно рекомендуется создать добровольную специальную группу с целью проанализировать роль ИКАО в отношении подготовленности к чрезвычайным ситуациям и порядка действий и оказывать помощь государствам-членам в разработке программы обучения в области подготовленности к чрезвычайным ситуациям и предприятия действий при их возникновении. В резолюции ИКАО рекомендуется проанализировать соответствующий материал Приложения 11 *"Обслуживание воздушного"*

движения" на предмет его актуальности для остальных Приложений, а государствам – сотрудничать в деле разработки планов действий для обеспечения своевременных и хорошо скоординированных мер во время чрезвычайных ситуаций.

46.10 В документе А37-WP/200, представленном Колумбией, рассматривается роль гражданской авиации в случае стихийных бедствий. Однако внимание в нем акцентируется на включении принципов ответных действий в случае стихийных бедствий в Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) и региональные аэронавигационные планы.

46.11 Комиссия выразила поддержку того, чтобы ИКАО и впредь играла ведущую роль в деятельности, которая была признана основной функцией Организации. Комиссия также признала, что, хотя идеальным решением была бы разработка более подробных мер на случай чрезвычайной обстановки для противодействия широкому диапазону событий, было бы весьма трудно, как было подчеркнуто, пытаться учесть в планах на случай чрезвычайной обстановки каждый возможный случай, и, что еще более важно, это потребовало бы финансирования, которое в настоящее время не предусмотрено. Тем не менее Комиссия согласилась с тем, что Совету ИКАО следует рассмотреть эти требования в контексте возможного наличия средств, а содержащийся в двух документах материал следует через Совет довести до сведения групп регионального планирования и осуществления проектов ИКАО (PIRG).

46.12 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/130, представленный Республикой Корея, в котором рассматривается вопрос об обработке замечаний государств по проекту окончательного отчета по расследованию авиационного происшествия после его рассылки соответствующим государствам для замечаний в соответствии с п. 6.3 Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*. В этой связи, в тех случаях, когда государство, проводящее расследование, получает замечания, оно либо вносит изменения в проект окончательного отчета для включения в него полученных замечаний, либо в случае, если невозможно прийти к соглашению, прилагает замечания к окончательному отчету. В документе делается предположение о том, что замечания технического характера и связанные с рекомендациями по безопасности полетов, если они прилагаются в конце доклада, могут трактоваться как не имеющие большого значения и не приниматься во внимание. Документ призывает ИКАО разработать новые механизмы, предназначенные для решения проблем, возникающих в связи с такими случаями, когда невозможно прийти к соглашению.

46.13 Комиссия не согласилась с этим предложением и, наоборот, отметила, что в существующих положениях Приложения 13 надлежащим образом рассматриваются вопросы координации среди государств. В случае рекомендаций по безопасности полетов делегации отметили, что государства, получающие эти рекомендации, внимательно изучают последствия выполнения таких рекомендаций по безопасности полетов и могут сделать вывод, что их выполнение является нецелесообразным. Комиссия признала, что недавно измененные положения в Приложении 13, касающиеся обработки рекомендаций по безопасности полетов, измененные во время последнего Специализированного совещания АIG в 2008 году, являются адекватными.

46.14 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/125, представленный Республикой Корея, в котором ИКАО предлагается разработать требования в отношении портативных электронных устройств (PED), а также инструктивный материал по глобальному согласованию нормативных положений, касающихся использования PED. В документе отмечается растущая обеспокоенность относительно электромагнитных помех, возникающих в бортовых системах в связи с использованием PED пассажирами.

46.15 Хотя Комиссия отметила, что для определения помехозащищенности планера и бортового электронного оборудования от воздействия PED были разработаны технические спецификации для критериев испытаний, а Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП) и некоторые государства предусматривают использование PED на борту некоторых воздушных судов, ИКАО было бы трудно регулировать или технически стандартизировать устройства, проносимые на борт воздушных судов. Отметив, что в основе мер, направленных против ненадлежащего использования, будут по-прежнему лежать эксплуатационные процедуры, Комиссия завершила дискуссию, признав, что данная задача является весьма обширной и дальнейшее рассмотрение вопроса финансирования необходимо передать в Совет в рамках постоянного пересмотра бизнес-плана.

46.16 Республика Корея представила документ А37-WP/219, в котором содержится описание действий, предпринятых для решения в национальном масштабе проблем безопасности полетов, связанных с большим числом беспилотных авиационных систем (БАС), выполняющих полеты в их воздушном пространстве. В рабочем документе обращается внимание на тот факт, что в настоящее время по производству полетов БАС международные стандарты и согласованная практика отсутствуют и что поэтому отдельные государства по своему усмотрению разрабатывают национальные нормативные рамки. В документе ИКАО рекомендуется включить разработку нормативных рамок для БАС, с тем чтобы оказать поддержку всем государствам, у которых возникает эта новая проблема безопасности полетов.

46.17 Несколько делегаций поддержали документ, отметив, что для БАС необходимы нормативные рамки. Секретарь сообщила Комиссии о том, что Исследовательская группа по беспилотным авиационным системам (UASSG) была создана в 2007 году и что она занимается разработкой нормативных рамок; однако эта деятельность не включена в бюджет Регулярной программы и не финансируется. Группа разработала циркуляр "*Беспилотные авиационные системы (БАС)*" (Cir 328), окончательный проект которого был размещен на сайте ICAO-NET перед 37-й сессией Ассамблеи. Вместе с тем Комиссия отметила, что циркуляр не имеет обязательной силы и что для обеспечения нормативных рамок в государствах и для обеспечения безопасной интеграции БАС в несегрегированном воздушном пространстве в срочном порядке требуется разработать стандарты. Серьезная работа проводится во многих государствах, и Комиссию призвали поддержать ИКАО путем предоставления имеющихся материалов и добровольных взносов.

46.18 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/266, представленный Российской Федерацией, в котором Совету ИКАО предлагается изучить возможность применения альтернативных средств сообщения о местоположении терпящих бедствие воздушных судов взамен автоматических аварийных приводных маяков (ELT) для авиации общего назначения и, в случае целесообразности, предложить разработать соответствующую поправку к Приложению 6 "*Эксплуатация воздушных судов*". В поддержку этой работы высказались Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) и Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

46.19 Комиссия отметила, что ИКАО рассматривает способы предоставления данных о местоположении либо воздушного судна, либо обломков посредством ELT, встроенных в отделяемые самописцы полетных данных, либо путем включения данных о местоположении в сообщения постоянных или активируемых передач полетных данных. Комиссия отметила, что Рабочей группе экспертов КОСПАС-САРСАТ в настоящее время поручено разработать функциональные характеристики и технические требования для ELT нового поколения.

46.20 В этом документе ИКАО настоятельно рекомендуется рассмотреть требования к установке ELT в свете опыта, касающегося надежности ELT при авиационных происшествиях. Комиссия согласилась с тем, что существует необходимость рассмотреть характеристики ELT и такое рассмотрение должно включать изучение любых жизнеспособных альтернатив. Вместе с тем было подчеркнуто, что прежде чем рассматривать альтернативные варианты, необходимо установить основанные на характеристиках критерии. Поскольку в будущем трехлетнем периоде конкретного финансирования для этого не предусмотрено, Совет изучит данный вопрос в рамках постоянного рассмотрения бизнес-плана, принимая во внимание, что Рабочая группа экспертов КОСПАС-САРСАТ работает над данной проблемой. Комиссия также приняла к сведению, что секретарь внесет предложение о том, чтобы в работе Рабочей группы экспертов было разрешено участвовать Международному совету ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА).

46.21 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/268, также представленный Российской Федерацией, в котором предлагается поручить Совету активизировать работу ИКАО с целью разработки положений и инструктивного материала, касающихся минимумов эшелонирования при наличии турбулентности в спутном следе, и включить в программу работы Исследовательской группы ИКАО по турбулентности вихревого следа (WTSG) вопросы по разработке положений по процедуре сертификации воздушных судов. Следует также создать базу данных ИКАО об инцидентах, связанных с турбулентностью вихревого следа.

46.22 Комиссия отметила, что создание предлагаемой базы данных, а также дополнительные пункты, которые предлагается включить в программу работы WTSG, не обеспечены финансовыми средствами. Комиссия также отметила, что WTSG проводит свое первое совещание в ноябре 2010 года, и членом этой группы является эксперт, назначенный Российской Федерацией. Комиссия согласилась с тем, что данный рабочий документ следует передать в Совет для дальнейшего распространения с учетом того, что он может способствовать проведению существующей работы Исследовательской группы.

46.23 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/273, представленный Российской Федерацией, который призывает ИКАО собирать, анализировать и распространять своевременную информацию об инспекционных проверках иностранных воздушных судов во всем мире в целях согласования требований к программам инспекционных проверок на перроне. В документе Совету также рекомендуется разработать принципы защиты от ненадлежащего использования информации, получаемой государствами по результатам проверок иностранных воздушных судов. Кроме того, Комиссия напомнила о важности предпринятия действий для обеспечения безопасности полетов в случае, если результаты инспекционных проверок на перроне свидетельствуют о несоблюдении международных стандартов по безопасности полетов. Несколько делегатов выступили в поддержку данного документа, и эта работа будет передана в Совет.

46.24 Согласившись с содержащимся в документе А37-WP/273 предложением, касающимся непосредственно кодекса поведения об обмене информацией о безопасности полетов, Комиссия рекомендовала Совету направить этот вопрос рабочей группе, которой поручено разработать кодекс поведения, для дополнительного его рассмотрения.

46.25 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/89, представленный Колумбией, в котором предлагалось разработать глобальный стратегический инструктивный материал и руководства по планированию управлением мультимодальной транспортной системой (МТТМ) на основе развития навигационных систем GNSS и путем содействия координации действий международных органов, включая ИКАО и Международный комитет по глобальным навигационным спутниковым системам (ICG) Организации Объединенных Наций. Комиссия

отметила, что данный вопрос заслуживает серьезного внимания и, хотя он выходит за рамки мандата ИКАО, Организация рассмотрит связанные с авиацией аспекты МТТМ в рамках своих групп экспертов и подготовит необходимые положения и инструктивный материал. ИКАО также осуществит координацию с соответствующими международными организациями, например ICG, как это делается во многих других областях.

46.26 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/163, представленный Колумбией, в котором подчеркивается необходимость единых эксплуатационных целей в разработке мер по смягчению последствий на основе исследований состояния безопасности полетов на аэродромах. В этой связи в документе содержится просьба к ИКАО обновить инструктивные указания и разработать методику единообразного применения при оценке состояния безопасности полетов, их показателей и их совместного использования государствами. Комиссия приняла к сведению информацию о проводимой в настоящее время ИКАО при содействии Международного совета аэропортов (МСА) работе по подготовке документа *"Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Аэродромы"*, в котором будут рассматриваться процедуры оперативного управления аэродромом, включая методику проведения авиационных исследований/исследований безопасности полетов и порядок их оценки.

46.27 Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) был также представлен информационный документ (А37-WP/88).

46.28 Колумбия представила документ А37-WP/175, содержащий предложение о том, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал по созданию электронных порталов и по другим методам обмена информацией, и о том, чтобы государства разрешали доступ к базам данных с актуальной информацией для подтверждения действительности сертификатов и свидетельств. Особое внимание было уделено важности обмена всей необходимой информацией для повышения уровня безопасности полетов. Комиссия согласилась с тем, чтобы это заслуживающее внимания предложение было включено в круг вопросов, которые будут рассматриваться многодисциплинарной целевой группой по обмену информацией о безопасности полетов (см. пункт 25 повестки дня).

46.29 Комиссия поддержала предложение о расширении систем обмена информацией ИКАО в интересах безопасности полетов и напомнила о том, что ИКАО недавно создала новое подразделение, которому поручено разрабатывать компьютерные средства обеспечения безопасности полетов для государств. Это подразделение в настоящее время работает над единой системой предоставления доступа к базам данных, содержащих информацию из государственных реестров воздушных судов, сертификатов авиаэксплуатантов (СЭ) и эксплуатационных спецификаций, связанных с каждым СЭ. Комиссия согласилась с тем, что, учитывая потребность в дополнительных ресурсах на активизацию в ИКАО работы по обмену информацией и большое разнообразие требующейся информации, Совету нужно будет установить очередность решения задач.

46.30 Комиссия рассмотрела представленный Межгосударственным авиационным комитетом документ А37-WP/83, в котором содержится предложение о необходимости сертификации оборудования аэродромов и воздушных трасс, как эффективного средства обеспечения соблюдения SARPS ИКАО. В этом документе отмечается, что, несмотря на то что в Приложении 14 *"Аэродромы"* содержатся положения, касающиеся сертификации аэродромов, аналогичные положения по сертификации оборудования аэродромов и воздушных трасс в других Приложениях ИКАО, например в Приложении 3 *"Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации"* и Приложении 10 *"Авиационная электросвязь"*, отсутствуют. Комиссия согласилась с тем, чтобы передать данное предложение на рассмотрение в Совет в общем контексте задач, которые необходимо выполнить.

- 46.31 Информационный документ также был представлен Индией (A37-WP/87).
- 46.32 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/213, представленный Ливийской Арабской Джамахирией и государствами – членами Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА), относительно включения медицинского персонала в состав экипажа при выполнении международных рейсов.
- 46.33 Было отмечено, что, хотя большинство вынужденных изменений маршрута полета происходит по медицинским причинам, неясно, скольких таких отклонений от маршрута можно было бы избежать, если бы на борту был врач. Комиссию информировали о том, что при большинстве инфекционных заболеваний симптомы не проявляются во время полета и что при необходимости больного пассажира должен сопровождать медицинский работник. Несмотря на очевидное увеличение числа престарелых и слабых здоровьем пассажиров в последние годы, пока не имеется данных, подтверждающих увеличение количества случаев вынужденных изменений маршрута по медицинским причинам. Указанное выше предложение не было поддержано.
- 46.34 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A37-WP/78, содержащий просьбу к ИКАО рассмотреть SARPS с точки зрения обязательной защиты информации о поддержании летной годности, содержащей важные с точки зрения авиационной безопасности сведения. Особую обеспокоенность вызывает важная с точки зрения авиационной безопасности информация, касающаяся уязвимых мест в конструкции воздушных судов. В документе содержится призыв прийти к консенсусу относительно защиты такой информации и использования надлежащих средств ее передачи одним полномочным органом другому.
- 46.35 Комиссия в принципе поддержала это предложение, однако при этом высказывалась обеспокоенность тем, что в том случае, если распространение таких обязательных требований летной годности будет ограничено, эта информация может оказаться недоступной для всех эксплуатантов и членов летных экипажей, которым она может требоваться. Еще один делегат отметил, что, учитывая существующий порядок комплексного распространения информации о поддержании летной годности, необходимо учитывать все аспекты, связанные с безопасностью полетов. Один наблюдатель указал на необходимость четкого определения понятия "важная с точки зрения авиационной безопасности информация", с тем чтобы не препятствовать распространению информации о летной годности в ущерб безопасности полетов. Комиссия согласилась с тем, что данный вопрос требует дальнейшего изучения и что его следует передать в Совет ИКАО для соответствующей постановки задачи.
- 46.36 Комиссия рассмотрела документ A37-WP/230, представленный Международной федерацией транспортников (МФТ) и посвященный влиянию воздействия паров моторного масла в полете на безопасность полета. При представлении этого документа отмечалось, что государствам следует предложить ознакомиться с имеющимися документами и обеспечить информирование членов экипажей о токсическом воздействии паров моторного масла в отбираемом воздухе, включая необходимость представления отчетов о таких инцидентах в рамках системы управления безопасностью полетов эксплуатанта воздушного судна. Два делегата поддержали концепции, изложенные в этом документе.
- 46.37 Несколько делегатов не поддержали упомянутый документ и предложенную в нем резолюцию, отметив, что воздействие паров моторного масла является лишь одной из многих опасностей и что уже существуют системы обязательного и добровольного представления данных и анализа инцидентов в области безопасности полетов, в том числе системы управления безопасностью полетов. Поэтому дополнительных мер, конкретно касающихся воздействия паров

моторного масла, не требуется, хотя предложение о продолжении его рассмотрения и проведении исследований по этому вопросу было поддержано.

46.38 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/135, представленный Арабской комиссией гражданской авиации (АРКГА), в котором предлагается снять ограничения на приобретение или использование воздушных судов и запасных частей ввиду того, что такие ограничения создают угрозу безопасности полетов. Комиссия отметила, что данный вопрос носит сложный и деликатный характер, который имеет ряд последствий, связанных не только с безопасностью полетов. По данному вопросу с каждой стороны были высказаны решительные точки зрения, однако это также тот вопрос, который Комиссия не может разрешить. Комиссия также отметила, что аналогичный документ (А37-WP/312 (ЕС/27)) был представлен Кубой в Экономическую комиссию. Было решено, что председатель этой Комиссии доведет данный вопрос, включая мнение, выраженное Экономической комиссией, и озабоченность Кубы и других делегаций относительно отсутствия прогресса, до сведения Президента Совета, чьи "добрые услуги" использовались в этом вопросе ранее. Техническая комиссия приняла к сведению эту информацию и согласилась также довести этот деликатный вопрос до сведения Президента Совета.

46.39 Учитывая большое количество представленных Технической комиссии документов с предложениями по пунктам программы работы, которые в настоящее время не обеспечиваются финансированием, секретарь отметила значение, которое имеет для Организации создание Советом ИКАО Фонда безопасности полетов (SAFE) (А37-WP/239 (AD/17)). Цель этого фонда заключается в повышении безопасности полетов в гражданской авиации на базе использования основанного на эффективности подхода к предоставлению помощи. Этот механизм позволит сократить административные расходы и обеспечить при этом ответственное, эффективное и своевременное использование добровольных взносов в этот фонд. Секретарь далее настоятельно рекомендовала всем Договаривающимся государствам, международным организациям, общественным и частным сторонам, связанным с международной гражданской авиацией, вносить добровольные взносы в Фонд SAFE.

46.40 Информационные документы были также представлены Индией (А37-WP/91 и А37-WP/133), Российской Федерацией (А37-WP/205) и Венесуэлой (А37-WP/204).

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТАЦИИ И РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ,
ОТНОСЯЩИХСЯ К РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

Перечень документации

Документ	Название
Doc 9902.	<i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 года).</i>
Doc 9898.	<i>Годовой доклад Совета, 2007.</i>
Doc 9916.	<i>Годовой доклад Совета, 2008.</i>
Doc 9921.	<i>Годовой доклад Совета, 2009 и Дополнение.</i>

Перечень рабочих документов

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
23	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2007, 2008 и 2009 гг.			A37-WP/331	A37-WP/392
24	Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 гг.	A37-WP/43		A37-WP/331	A37-WP/392
25	Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)	A37-WP/60 A37-WP/73 A37-WP/74 A37-WP/81 A37-WP/103 A37-WP/114 A37-WP/122 A37-WP/124 Revision No.1 A37-WP/140 Revision No.1 A37-WP/245 A37-WP/289 A37-WP/313 A37-WP/315	Бельгией** Соединенными Штатами Америки Новой Зеландией Австралией АКГА АКГА МАК Австралией МСА Соединенными Штатами Америки	A37-WP/232 Revision No.1	A37-WP/394 Revision No.1 (F) + Corr. 1 & Corr. 2

** Представлено Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем.

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
26	Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов	A37-WP/69 A37-WP/105 A37-WP/106 A37-WP/112 A37-WP/113 A37-WP/141 A37-WP/142 A37-WP/144 A37-WP/145 A37-WP/146 A37-WP/149 Revision No.1 A37-WP/155 A37-WP/173 Revision No.1 A37-WP/223 A37-WP/225 A37-WP/227 A37-WP/289 A37-WP/295 A37-WP/296 A37-WP/309	Индией Индией МАК МАК Венесуэлой Венесуэлой Венесуэлой Венесуэлой Венесуэлой АРКГА Канадой, Соединенными Штатами Америки Индонезией Республикой Корея Соединенными Штатами Америки Соединенными Штатами Америки Австралией КАНСО КАНСО АСЕКНА	A37-WP/339 + Corr. No. 1	A37-WP/389
27	Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам	A37-WP/66 A37-WP/180 A37-WP/289 A37-WP/292	ИАТА Австралией КАНСО	A37-WP/338 + Corr. No. 1	A37-WP/388 Revision No.1
28	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG)	A37-WP/70 A37-WP/81 A37-WP/198	Бельгией**	A37-WP/339 + Corr. No. 1	A37-WP/389

** Представлено Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем.

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
29	Доклад о реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в рамках всеобъемлющего системного подхода и эволюции УППКБП ИКАО после 2010 года	A37-WP/36 A37-WP/37 A37-WP/81 A37-WP/107 A37-WP/137 Revision No.1 A37-WP/150 A37-WP/235	Соединенными Штатами Америки АКГА Кубой Республикой Корея	A37-WP/350	A37-WP/395
30	Безопасность операций на ВПП	A37-WP/68 A37-WP/82 + Corr.1 (F) A37-WP/139 Revision No.1 A37-WP/156 A37-WP/162 A37-WP/191 A37-WP/313	Бельгией** Канадой Республикой Корея Колумбией Бельгией**	A37-WP/355	A37-WP/386
31	Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке	A37-WP/30 A37-WP/41 A37-WP/182 A37-WP/194 A37-WP/221	АКБПАБ ВАС Китаем Южной Африкой	A37-WP/346	A37-WP/385 Revision No.1
32	Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)	A37-WP/10 A37-WP/166 Revision No.1 A37-WP/169 A37-WP/221 A37-WP/259 A37-WP/291 A37-WP/308	АКГА АКБПАБ ВАС Южной Африкой ЗАЭВС Азербайджаном, Молдовой, Турцией, Украиной Турцией	A37-WP/348	A37-WP/385 Revision No.1
33	Замена галонов	A37-WP/67 A37-WP/197	ИККАИА	A37-WP/349	A37-WP/385 Revision No.1

** Представлено Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем.

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
34	Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи	A37-WP/63 A37-WP/90 A37-WP/126 A37-WP/127 A37-WP/178 A37-WP/201 A37-WP/288	Индией Кубой АСЕКНА Китаем Российской Федерацией Непалом	A37-WP/352	A37-WP/391
35	Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)	A37-WP/11 A37/WP/14 A37/WP/84 A37/WP/85 A37/WP/134 A37/WP/153 A37/WP/165 A37/WP/167 A37/WP/195 A37/WP/196 A37/WP/203 A37/WP/207 A37/WP/294	Колумбией Бельгией** ЛАКГА Бразилией Саудовской Аравией Саудовской Аравией Российской Федерацией Российской Федерацией Венесуэлой Японией КАНСО	A37-WP/368	A37-WP/397
36	NextGen и SESAR – часть глобальной системы ОрВД	A37-WP/13 A37-WP/15 + Corr. 1 A37-WP/85 A37-WP/98 A37-WP/134 A37-WP/148 A37-WP/179 A37-WP/184 A37-WP/202 A37-WP/209	Бельгией** Индией ЛАКГА Австралией Китаем Китаем Российской Федерацией Малайзией	A37-WP/356	A37-WP/397
37	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и	A37-WP/29 A37-WP/218 A37-WP/258 Revision No.1 A37-WP/264	Республикой Корея Российской Федерацией Российской Федерацией	A37-WP/366	A37-WP/398

** Представлено Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем.

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
	систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	A37-WP/265 A37-WP/293	Российской Федерацией КАНСО		
38	Сотрудничество между гражданскими и военными органами	A37-WP/12 A37-WP/85 A37-WP/128 A37-WP/208	Бельгией** Кубой Южной Африкой	A37-WP/367	A37-WP/399 + Corr. No.1
39	Переход от использования служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ)	A37-WP/46 A37-WP/85 A37-WP/94 A37-WP/96 A37-WP/119 A37-WP/121 A37-WP/134 A37-WP/157 A37-WP/158 A37-WP/159 A37-WP/161 A37-WP/220 A37-WP/221	Бельгией** Бельгией** Индией Венесуэлой Соединенными Штатами Америки ЛАКГА Республикой Корея АСЕКНА Колумбией Саудовской Аравией Республикой Корея Южной Африкой	A37-WP/351	A37-WP/390
40	Электронные средства в области безопасности полетов	A37-WP/71 A37-WP/236	Республикой Корея	A37-WP/347	A37-WP/399 + Corr. No.1
41	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра	A37-WP/35 Revised A37-WP/132 Revision No.1 A37-WP/154 A37-WP/189 A37-WP/192 A37-WP/263	Канадой Канадой Китаем Бельгией** Российской Федерацией	A37-WP/354	A37-WP/399 + Corr. No.1

** Представлено Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем.

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
42	Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA)	A37-WP/58 A37-WP/314 Revision No.1	МСА	A37-WP/370	A37-WP/396
43	Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы	A37-WP/59 A37-WP/79	Соединенными Штатами Америки	A37-WP/370	A37-WP/396
44	Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации	A37-WP/29 A37-WP/82 + Corr.1 (F) A37-WP/134 A37-WP/293	Бельгией** ЛАКГА КАНСО	A37-WP/366	A37-WP/398
45	Следующее поколение авиационных специалистов	A37-WP/64 A37-WP/86 A37-WP/110 A37-WP/111 A37-WP/138 A37-WP/160 A37-WP/232 A37-WP/336 A37-WP/337	Соединенными Штатами Америки Бельгией** МАК ИАОПА ИФАТСЕА Республикой Корея Оманом и АРКГА Оманом и АРКГА	A37-WP/369	A37-WP/399 + Corr. No.1
46	Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией	A37-WP/131 A37-WP/78 + Corr. 1 (F) A37-WP/83 A37-WP/87 A37-WP/88	Соединенными Штатами Америки МАК Индией МАК	A37-WP/371	A37-WP/400 + Corr. No. 1

** Представлено Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем.

Пункт №	Содержание	№	Рабочий документ представлен	Проект текста доклада	Доклад
		A37-WP/89	Колумбией		
		A37-WP/91	Индией		
		A37-WP/125	Республикой Корея		
		A37-WP/130	Республикой Корея		
		A37-WP/133	Индией		
		A37-WP/135	АРКГА		
		A37-WP/147	Соединенными Штатами Америки		
		A37-WP/163	Колумбией		
		A37-WP/175	Колумбией		
		A37-WP/177 Revision No.1	Объединенными Арабскими Эмиратами		
		A37-WP/199 Revision No.1	Бельгией**		
		A37-WP/200	Колумбией		
		A37-WP/204	Венесуэлой		
		A37-WP/205	Российской Федерацией		
		A37-WP/213	Ливией, АРКГА		
		A37-WP/219	Республикой Корея		
		A37-WP/226	Соединенными Штатами Америки		
		A37-WP/230	МФТ		
		A37-WP/231	ИАТА		
		A37-WP/266	Российской Федерацией		
		A37-WP/268	Российской Федерацией		
		A37-WP/273	Российской Федерацией		

— КОНЕЦ —

** Представлено Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем.

ISBN 978-92-9231-916-8



9 7 8 9 2 9 2 3 1 9 1 6 8