



A37-WP/366

TE/177

4/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 37 И 44 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пунктам 37 и 44 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

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 A37-WP/29, представленный Советом в соответствии с резолюцией A15/9, 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 A35/15 не требуется.

37.3 Комиссия рассмотрела документ A37-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), 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.

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. A37-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 A37-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 сообщества и его государств-членов, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, предложила включить следующий новый пункт постановляющей части в резолюцию A35/15, 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/ATM."

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 A37-WP/29, представленный Советом в соответствии с резолюцией A15/9, 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 конкретно аэронавигации. Комиссия согласилась с изменениями в добавления А, О, Р и U, предложенными в документе WP/29.

44.2 ЛАКГА представила документ A37-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 A36-13 и исключить пункт 4 связанных с ними правил, и Комиссия поддержала это предложение.

44.3 Бельгия от имени Европейского сообщества и его 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 надзору за безопасностью 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 конкретно 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 A15-9 Ассамблея постановила принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии,

принимая во внимание, что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время окончания работы 36-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции А36-13¹, 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*:

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике Организации и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 37-й сессии Ассамблеи;
- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики;

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию 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.

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

¹ 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) (Дос 9902).

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:

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

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.

...

— КОНЕЦ —