



A37-WP/371
TE/182
2/10/10

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 46 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 46 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

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 Европейского союза и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и Евроконтролем, выражается поддержка необходимости пересмотра положений Приложения 3 *"Метеорологическое обеспечение международной авиации"* в свете определенного улучшения качества информации VAAC; в ней также содержится призыв к ИКАО рекомендовать IVATF принимать во внимание в ходе выполнения ее работы согласованные изготовителями допустимые уровни 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 аэронавигационного плана 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 предпринятия действий при их возникновении. В резолюции ИКАО рекомендуется изменить соответствующий материал Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, а государствам – сотрудничать в деле разработки планов действий для обеспечения своевременных и хорошо скоординированных мер во время чрезвычайных ситуаций.

46.10 В документе A37-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 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 A37-WP/130, представленный Республикой Корея, в котором рассматривается вопрос об обработке замечаний государств по проекту окончательного отчета по расследованию авиационного происшествия после рассылки соответствующим государствам для замечаний в соответствии с п. 6.3 Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, который гласит: "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 предположением 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 AIG в 2008 году, являются адекватными.

46.14 Комиссия рассмотрела документ A37-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 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) предусмотрело использование PED на борту некоторых воздушных судов, и 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 A37-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)*" (Cirс 328), окончательный проект которого размещен на сайте ICAO-NET перед 37-й сессией Ассамблеи.

46.18 Комиссия рассмотрела документ А37-WP/266, представленный Российской Федерацией, в котором Совету ИКАО предлагается изучить возможность применения альтернативных средств сообщения о местоположении терпящего бедствие воздушного судна взамен автоматических аварийных приводных маяков (ELT) для авиации общего назначения и, в случае целесообразности, предложить разработать соответствующую поправку к Приложению 6 "*Эксплуатация воздушных судов*".

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. Однако в будущем трехлетнем периоде конкретного финансирования для этого не предусмотрено, и 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 A37-WP/273, представленный Российской Федерацией, который призывает ИКАО собирать, анализировать и распространять своевременную информацию об инспекционных проверках иностранных воздушных судов во всем мире. В документе Совету также рекомендуется разработать принципы защиты от ненадлежащего использования информации, получаемой государствами по результатам проверок иностранных воздушных судов.

46.24 Согласившись с содержащимся в документе A37-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 A37-WP/89, представленный Колумбией, в котором предлагалось разработать глобальные стратегические руководящие принципы 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, но выходит за рамки мандата ИКАО, и что данное предложение уместнее рассматривать в ICG.

46.26 Комиссия рассмотрела документ A37-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 На рассмотрении имелся также информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (A37-WP/88).

46.28 Колумбия представила документ A37-WP/175, содержащий предложение о том, чтобы ИКАО разработала инструктивный материал по созданию электронных порталов и 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 A37-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 авионавигации"* 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, 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 безопасности сведения. Особую обеспокоенность вызывает важная с точки зрения

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 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.

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 исследований по этому вопросу было поддержано.

46.38 Комиссия рассмотрела документ A37-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 (A37-WP/312 (EC/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) (A37-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 (A37-WP/91 и A37-WP/133), Российской Федерацией (A37-WP/205) и Венесуэлой (A37-WP/204).

— КОНЕЦ —