

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 34 повестки дня. Аэронавигация. Мониторинг и анализ****РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБНОВЛЕНИЮ РЕЗОЛЮЦИИ A37-15**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В соответствии с резолюцией A15-9 Ассамблее на 38-й сессии предстоит принять пересмотренное сводное заявление о постоянной политике в области аэронавигации по состоянию на время окончания названной сессии.

Совет рассмотрел содержащиеся в резолюции A37-15 сводные заявления и рекомендует внести в резолюцию A37-15 изменения, указанные в добавлении А к настоящему документу.

С тем чтобы облегчить Ассамблее выполнение этой задачи, Совет рекомендует процедуру разработки обновленного сводного заявления, приведенную в добавлении В к настоящему документу.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть предлагаемые изменения и принять резолюцию по пересмотренному сводному заявлению о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, приведенную в добавлении А, которая заменит резолюцию A37-15.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ содействует прогрессу в реализации стратегических целей "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта" путем обновления и укрепления программных рамок деятельности ИКАО в области аэронавигации, а также в области глобальной системы ОрВД и систем CNS/ATM
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутые в настоящем документе виды деятельности будут осуществляться при условии наличия ассигнований в регулярном бюджете по программам на 2014–2016 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Дос 9958, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 8 октября 2010 года) A38-WP/48, <i>Разработка и применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомлений о различиях</i>

1. РАССМОТРЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ СВОДНЫХ ЗАЯВЛЕНИЙ

1.1 Совет, приняв во внимание рекомендации Аэронавигационной комиссии, рассмотрел действующие сводные заявления в резолюции А37-15 (добавление А к настоящему документу), с тем чтобы определить, следует ли рекомендовать Ассамблее какие-либо поправки к нему. Согласно существующей практике рассматривались изменения следующего характера:

- a) изменения, необходимые для разъяснения существа действующих положений политики и связанных с ними правил;
- b) изменения, необходимые вследствие развития событий после 37-й сессии Ассамблеи;
- c) изъятие положений политики и связанных с ними правил, которые выполнили свое назначение и в которых отпала необходимость.

1.2 Поправки чисто редакционного характера (например, изменение номеров резолюций, типографские исправления и т. д.) будут внесены в окончательный опубликованный текст документа "Действующие резолюции Ассамблеи".

1.3 Совет предлагает свести в единую резолюцию добавления А, D и E резолюции А37-15 и поправки к ней. Цель сведения воедино и поправок заключается в том, чтобы подчеркнуть важность обязательств со стороны ИКАО и государств-членов соблюдать обязательства, вытекающие из статей 37 и 38 *Конвенции о международной гражданской авиации*, и расширить сферу применения постоянной политики ИКАО, относящейся к SARPS, PANS и техническому и инструктивному материалу ИКАО, в целях охвата всех Приложений, PANS и инструктивного материала (см. А38-WP/48).

1.4 Совет рекомендует внести предлагаемые изменения в добавления к резолюции А37-15, как указано в добавлении А к настоящему рабочему документу.

2. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ ЗАЯВЛЕНИЙ ПО СОСТОЯНИЮ НА ВРЕМЯ ОКОНЧАНИЯ 38-Й СЕССИИ

2.1 Подлежащие принятию пересмотренные сводные заявления о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации должны быть обновленными по состоянию на дату завершения 38-й сессии и, следовательно, включать любые новые или пересмотренные положения политики и связанной с ними практики, носящие постоянный характер и принятые Ассамблеей на названной сессии. Совет рекомендует использовать аналогичную методику при обновлении резолюции А37-15.

2.2 С тем чтобы упростить выполнение Ассамблеей этой задачи, Совет рекомендует процедуру разработки пересмотренных сводных заявлений, содержащуюся в добавлении В. В ее основу положен накопленный в ходе предыдущих сессий Ассамблеи опыт подготовки сводных заявлений.

2.3 В прошлом в Технической комиссии возникали трудности с обсуждением предложений о существенном изменении действующих сводных заявлений, которые вносились делегатами и не были оформлены в документах, представленных до начала сессии Ассамблеи. В

связи с этим просьба ко всем государствам, желающим предложить существенные изменения к сводному заявлению в резолюции A37-15, представить их в рабочем документе Ассамблеи заблаговременно до начала 38-й сессии, с тем чтобы участвующие в работе Технической комиссии делегаты могли подготовиться к их обсуждению.

3. ПРИНЦИПЫ, КОТОРЫМИ РЕКОМЕНДУЕТСЯ РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ В ХОДЕ РАБОТЫ ПО ДАННОМУ ВОПРОСУ

3.1 С учетом накопленного опыта рекомендуется, чтобы Ассамблея руководствовалась следующими принципами:

- a) любые положения политики или связанные с ними правила, подлежащие постоянному применению в течение более трех лет, следует рассматривать как постоянные положения политики или связанные с ними правила;
- b) материал, содержащийся в таких общедоступных авторитетных документах ИКАО, как Приложения, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 38-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

Резолюция A37-1534/xx. 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 3637-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции A36-13A37-15, 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 A36-13A37-15 с добавлениями А–W включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 3738-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что политику или связанные с ними правила, которые требуют непрерывного применения в течение периода более трех лет, следует рассматривать как постоянную политику или связанные с ней правила,

принимая во внимание, что материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил,

принимая во внимание, что Ассамблея согласилась подготовить новую резолюцию A38-XX на основе добавлений А, D и E к резолюции A37-15 в качестве постоянной политики в отношении разработки и применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомления о различиях, которые будут применяться ко всем Приложениям к Конвенции и техническому инструктивному материалу,

1. *постановляет:*

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике Организации ИКАО и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 3738-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 A36-13/A37-15 с добавлениями A-W включительно, за исключением добавлений A, D и E, которые заменяются новой резолюцией A38-XX.

ДОБАВЛЕНИЕ А

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

— Ассамблея,

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

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

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

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

— б) *Рекомендуемая практика* — любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции;

— постановляет:

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

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

~~3. тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и сжатым языком. SARPS включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности, эффективности и интероперабельности. Вспомогательные технические спецификации, разрабатываемые ИКАО, по возможности помещаются в отдельные документы;~~

~~4. при разработке SARPS, правил и инструктивного материала ИКАО следует использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных авиационных организаций разработчиков стандартов. Документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями разработчиками стандартов, если он рассматривается Советом как адекватный с точки зрения соблюдения требований ИКАО;~~

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

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

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

~~8. 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 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, выразить 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.~~

~~4. При применении положения пункта 8 постановляющей части выше Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 мес.~~

Основание. Ассамблее предлагается отдельная резолюция A38-XX (см. A38-WP/48) с целью подчеркнуть важность готовности ИКАО и Договаривающихся государств соблюдать обязательства, вытекающие из статей 37 и 38 Конвенции, и расширить сферу применения постоянной политики ИКАО в отношении SARPS, PANS и технического инструктивного материала в целях охвата всех Приложений, PANS и технического инструктивного материала.

ДОБАВЛЕНИЕ В-А**Аэронавигационные совещания всемирного масштаба**

Ассамблея,

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

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

постановляет:

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

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

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

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

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

ДОБАВЛЕНИЕ С В**Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)**

Ассамблея,

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

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

постановляет:

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

2. Аэронавигационная комиссия обеспечивает, чтобы полномочия и программы работы групп экспертов поддерживают поддерживали стратегические цели ИКАО, были определены четко и ясно с указанием сроков и соблюдаются;

3. Аэронавигационная комиссия периодически рассматривает ход работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии и упраздняет группы экспертов, как только будут выполнены поставленная перед ними задача завершены порученные им виды деятельности. Существование группы экспертов ~~свыше четырех лет~~ допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы;

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

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

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

ДОБАВЛЕНИЕ D

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

— Ассамблея,

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

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

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

— постановляет:

— 1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS;

— 2. различия между правилами и практикой Договаривающихся государств и положениями SARPS и PANS контролируются Советом с целью содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности и регулярности международной аэронавигации или несовместимы с целями международных стандартов;

— 3. Совет анализирует основные причины несоблюдения и предпринимает надлежащие действия.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

— 2. Договаривающимся государствам следует продолжить, а где необходимо, активизировать работу по применению в своих функциональных учреждениях правил и процедур, согласующихся с существующими SARPS и PANS. В связи с этим Договаривающимся государствам следует рассмотреть возможность улучшения методов, применяемых ими для реализации положений SARPS и PANS, если такие усовершенствования могли бы ускорить или упростить эти методы или сделать их более эффективными.

— 3. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными

~~правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Если Договаривающееся государство не может выполнять какие-либо положения SARPS, ему следует информировать ИКАО о причинах несоблюдения, а также о любых применимых национальных положениях и практике, отличающихся по характеру или в принципе. Получаемые уведомления о различиях с SARPS следует незамедлительно публиковать в дополнениях к соответствующим Приложениям. Следует также просить Договаривающиеся государства публиковать в своих сборниках аэронавигационной информации любые существенные различия с SARPS и PANS.~~

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

Основание. Ассамблее предлагается отдельная резолюция A38-XX (см. A38-WP/48) с целью подчеркнуть важность готовности ИКАО и Договаривающихся государств соблюдать обязательства, вытекающие из статей 37 и 38 Конвенции, и расширить сферу применения постоянной политики ИКАО в отношении SARPS, PANS и технического инструктивного материала в целях охвата всех Приложений, PANS и технического инструктивного материала.

ДОБАВЛЕНИЕ Е**Технические руководства и циркуляры ИКАО**

~~Ассамблея,~~

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

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

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

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

~~постановляет, что первоочередное внимание уделяется дальнейшему обновлению содержания существующих технических руководств ИКАО и разработке дополнительных инструктивных материалов, потребность в которых диктуется техническим прогрессом, что приносит тем самым оптимальную пользу Договаривающимся государствам в их деятельности по применению Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания, а также при планировании и обеспечении средств и обслуживания.~~

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

Основание. Ассамблее предлагается отдельная резолюция A38-XX (см. A38-WP/48) с целью подчеркнуть важность готовности ИКАО и Договаривающихся государств соблюдать обязательства, вытекающие из статей 37 и 38 Конвенции, и расширить сферу применения постоянной политики ИКАО в отношении SARPS, PANS и технического инструктивного материала в целях охвата всех Приложений, PANS и технического инструктивного материала.

ДОБАВЛЕНИЕ F**Единицы измерения**

~~_____ Ассамблея,~~

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

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

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

~~_____ постановляет:~~

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

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

Основание. Материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных официальных документах ИКАО, таких как Приложение, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил. Единицы измерения рассматриваются в Приложении 5.

ДОБАВЛЕНИЕ G C**Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации
и свидетельства летных экипажей**

Ассамблея,

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

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

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

постановляет:

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ H D

Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства испытывают трудности в этих вопросах вследствие недостатка нехватки должным образом подготовленного личного состава квалифицированного авиационного персонала для поддержки существующей и будущей авиатранспортной системы,

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

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

постановляет:

1. ИКАО оказывает помощь Договаривающимся государствам Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются в деле обеспечения и поддержания высокого уровня подготовки результативности и компетентности авиационного персонала, и в частности тех, кто занимается предоставлением обслуживания и эксплуатацией технических средств в международной для воздушной навигации, и сотрудников государственных органов, ответственных за реализацию функций контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности. С этой целью, как часть своей регулярной программы работы, Организация постоянно осуществляет программу авиационной квалификационной подготовки личного состава, которая называется посредством программы ИКАО по авиационной квалификационной подготовке авиационных специалистов;

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

- a) авиационная подготовка является ответственностью за квалификацию авиационных специалистов несут Договаривающиеся государства;
- b) Организации следует уделять первоочередное внимание разработке программ, связанных с безопасностью полетов, и авиационной безопасностью; уделяется учебным мероприятиям, поддерживающим применение SARPS;
- c) сотрудничество с Договаривающимися государствами и отраслью является необходимыми для разработки и проведения учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS;

- d) следует уделять приоритетное внимание воспитанию следующего поколения авиационных специалистов;
 - e) Организации следует налаживать партнерские отношения в целях разработки и популяризации учебных мероприятий для оказания поддержки Договаривающимся государствам во внедрении SARPS;
 - d) Организации следует консультировать Договаривающиеся государства по вопросам эксплуатационного надзора за учебно-тренировочными средствами;
3. Организации ИКАО консультирует эксплуатантов учебных заведений, но не принимает участия в эксплуатации таких средств;

4. Договаривающимся государствам следует оказывать взаимную помощь в целях обеспечения оптимальных условий доступа своих авиационных специалистов к учебным мероприятиям.

* Помощь, которую оказывает ИКАО в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций и других программ регулируется резолюцией A36-17.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Путем разработки технических требований и инструктивного материала, проведения учебных мероприятий, включая курсы подготовки персонала и семинары/практикумы семинаров, а также путем непосредственных рекомендаций и консультаций Совету следует оказывать помощь Договаривающимся государствам в деле:

- a) стандартизации, насколько это практически осуществимо, учебных программ, методики и содержания учебных курсов, и введения необходимых соответствующих положений о проведении экзаменов, сертификации и выдаче свидетельств и создания необходимой системы управления качеством; гармонизацией уровней компетентности авиационных специалистов. Эти усилия следует основывать на:
 - a) анализе данных с целью определения приоритетов и потребностей;
 - b) определении потребностей в подготовке персонала для выполнения положений ИКАО;
 - c) компетентностном подходе к обучению.
- e) применения указанных выше в подпунктах a) и b) критериев для обеспечения большего единообразия в действующих правилах и процедурах.

2. Следует постоянно уделять внимание созданию специализированных курсов и курсов усовершенствования по подготовке соответствующих специалистов, требующихся для установки, эксплуатации и наблюдения за техническим состоянием средств и служб.

~~3. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства к установлению требований в отношении:~~

~~a) подготовки без отрыва от работы, включая ознакомление с соответствующими условиями эксплуатации, для тех лиц, которым после прохождения начальной подготовки необходимо приобрести практический опыт в реальных эксплуатационных условиях, прежде чем они получают назначение на ответственные оперативные посты; в связи с этим внимание государств следует обратить на возможность использования в полной мере средств различных программ технического сотрудничества и помощи; и~~

~~b) периодической переподготовки, в частности в связи с внедрением нового оборудования, правил или техники.~~

~~4. Совету следует просить Договаривающиеся государства предоставлять для распространения среди других государств информацию о типах курсов авиационной подготовки, которые они организуют или которые имеются так или иначе в их государствах и на которые принимаются слушатели из других государств, с указанием адреса, по которому можно запросить дополнительные подробности. Точно так же Совету следует направлять Договаривающимся государствам соответствующую информацию об учебных заведениях, которым через ИКАО оказывается помощь и в которые принимаются слушатели из других стран.~~

~~5. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам в той степени, насколько это практически возможно, использовать учебные центры, находящиеся в их регионе, для подготовки своего личного состава в тех областях авиации, в которых не существует соответствующих национальных училищ. С этой целью Совету следует рекомендовать государствам создавать благоприятные условия для граждан других государств данного региона.~~

Основание. Цель данного предложения заключается в обновлении резолюции A37-15 Ассамблеи, уделив при этом особое внимание результатам подготовки авиационного персонала (учебные мероприятия, ведущие к достижению компетентности, а не проведению подготовки). Компетентность может быть достигнута за счет разнообразия учебных мероприятий, включающих подготовку, веб-средства, семинары, практикумы и т. д. Сосредоточение внимания на учебных мероприятиях, необходимых для достижения компетентности, а не на средствах ее достижения, дает возможность определять и реализовать более эффективные и действенные решения.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам

~~Ассамблея,~~

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

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

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

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

~~постановляет, что работа по аэронавигационным системам и подсистемам тесно координируется, при этом должным образом учитывается их взаимосвязь и принимаются во внимание эксплуатационные требования, предполагаемый технический прогресс, а также соображения эксплуатационной рентабельности.~~

Основание. Материал, содержащийся в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил. Данное добавление заменено пересмотренным *Глобальным аэронавигационным планом* (четвертое издание).

ДОБАВЛЕНИЕ J E**Выработка и осуществление региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил**

Ассамблея,

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

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

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

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

принимая во внимание, что любые серьезные недостатки в осуществлении региональных планов могут оказать негативное влияние на безопасность, регулярность и эффективность международных полетов, и поэтому их следует как можно скорее устранить,

постановляет:

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

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

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

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

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

4. региональные аэронавигационные совещания (RAN), несмотря на то что они являются важными инструментами определения средств и служб, проводятся для рассмотрения только тех вопросов, которые нельзя надлежащим образом рассмотреть в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG);

5. приоритетное внимание уделяется реализации программ Договаривающихся государств, предусматривающих предоставление и обеспечение постоянного функционирования тех средств и служб, нехватка которых, по всей вероятности, будет иметь серьезные последствия для международных полетов;

6. определение, проведение расследования и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в области осуществления региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

7. группы регионального планирования и осуществления проектов, используя подход, предусматривающий управление проектными работами, выявляют проблемы и недостатки в региональных планах и их реализации, а также предлагают меры по их устранению.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аэронавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.

~~2. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за тем, какое влияние оказывает изменение требований на региональные планы, чтобы своевременно определять необходимость их пересмотра.~~

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

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

54. Совету следует обеспечивать, чтобы ~~разрабатывалась электронная база данных региональные планы~~ ~~разрабатывались на основе веб-технологии~~ с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.

65. Совету следует использовать созданные им во всех регионах ~~группы планирования~~ группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

Основание. Обновлено с учетом действующей практики.
--

ДОБАВЛЕНИЕ К F**Региональные аэронавигационные совещания (RAN)**

Ассамблея,

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

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

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

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

постановляет:

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует представлять в электронном формате не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес – в случае основной вспомогательной документации.

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ I

Осуществление региональных планов

— *Ассамблея,*

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

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

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

— *постановляет:*

— 1. в программах осуществления планов Договаривающихся государств первоочередное внимание уделяется обеспечению тех средств и служб, включая их непрерывную работу, отсутствие которых могло бы серьезно отразиться на международных полетах;

— 2. выявление и разбор серьезных недостатков в реализации региональных планов и принятие Организацией соответствующих мер осуществляются в минимально возможные сроки;

— 3. региональные группы планирования и осуществления проектов выявляют проблемы и недостатки, связанные как с самими региональными планами, так и с их выполнением, и предлагают меры по их устранению.

1— Правила, связанные с вышележащими положениями

— 1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует в полном объеме и быстро информировать каждое Договаривающееся государство о рекомендациях, касающихся обеспечения аэронавигационных средств и обслуживания, которые имеют отношение к данному государству в соответствии с региональными планами.

— 2. Договаривающимся государствам следует разрабатывать и постоянно обновлять соответствующие планы, включая потребности в персонале, с целью планомерного выполнения тех частей региональных планов, которые имеют к ним отношение.

— 3. Совету следует организовать контроль за выполнением региональных планов и выпуск периодических отчетов о ходе работ, в которые следует включать информацию о серьезных недостатках в деле выполнения региональных планов.

— 4. Стороны, пользующиеся аэронавигационными средствами и обслуживанием, должны сообщать о любых серьезных проблемах, с которыми они сталкиваются из-за отсутствия внедрения предусмотренных региональными планами аэронавигационных средств и обслуживания. Эту

~~информацию следует направлять Договаривающимся государствам, отвечающим за их внедрение. По получении таких сообщений этим государствам следует принимать меры по устранению проблем, а в случае непринятия таких мер пользователям следует информировать ИКАО, при возможности, через посредство какой-либо международной организации.~~

~~5. Совету следует организовать периодическое рассмотрение серьезных проблем, с которыми сталкиваются пользователи из-за отсутствия внедрения аэронавигационных средств и обслуживания, и, при необходимости, принятие мер, способствующих скорейшему устранению этих проблем.~~

<p>Основание. Материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных официальных документах ИКАО, таких как Приложения, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил. Данное добавление включено в добавление E (бывшее добавление J), которое обновлено с учетом действующей практики.</p>

ДОБАВЛЕНИЕ М G**Установление пределов воздушных пространств ОВД***

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции Договаривающемуся государству необходимо определить те части воздушного пространства над своей территорией, где будет осуществляться обслуживание воздушного движения, и после этого организовать и обеспечить такое обслуживание,

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции также предусматривается возможность передачи по взаимному соглашению Договаривающимся государством своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,

принимая во внимание, что совместные усилия Договаривающихся государств могут привести к повышению эффективности системы организации воздушного движения,

принимая во внимание, что как передающее ответственность за ОВД, так и обеспечивающее ОВД государство может зарезервировать за собой право прекратить в любое время действие любого такого соглашения,

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции предусматривается, что районы воздушного пространства над открытым морем, в которых будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, определяются на основе региональных аэронавигационных соглашений, которые являются соглашениями, одобренными Советом ИКАО обычно по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

постановляет со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

1. пределы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание;

2. разделение установленных воздушных пространств ОВД на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности и эффективности полетов;

3. если какие-либо воздушные пространства ОВД необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами должно быть заключено соответствующее соглашение, учитывающее необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM и более эффективной организации воздушного пространства, в частности, верхнего воздушного пространства;

4. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над территорией передающего ответственность за ОВД государства выполняет это в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает

наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования обеспечивающим ОВД государством, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за ОВД над открытым морем ограничивается техническими и эксплуатационными функциями, относящимися к обеспечению безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее заявляет, что:

6. любое Договаривающееся государство, которое передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над своей территорией, делает это, не умаляя своего суверенитета;

7. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения обслуживания государством воздушного движения в воздушном пространстве над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над данным воздушным пространством.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с ИКАО.

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

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

<p>Основание. Перенос положений добавления W в добавление M в сочетании с исключением некоторых предложений отражает необходимость избежания дублирования положений Конвенции, SARPS и самих добавлений, а также согласования и обеспечения полноты формулировок положений добавления M.</p>

ДОБАВЛЕНИЕ № Н**Обеспечение поисково-спасательной службы**

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

постановляет:

1. пределы районов поиска и спасания над территорией государств, или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, над районом, выходящим за пределы суверенного воздушного пространства государства, или над открытым морем устанавливаются исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации, районов поиска и спасания и, в случае с районами над открытым морем, морскими районами поиска и спасания, в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности при наименьших общих затратах;

2. государства обеспечивают максимально тесное сотрудничество между морскими и авиационными службами поиска и спасания при обслуживании одного и того же района и в случае

целесообразности создают объединенные координационные центры спасания в целях координации авиационных и морских поисково-спасательных операций;

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

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

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

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

и далее заявляет, что:

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует в сотрудничестве с другими государствами и **Организацией ИКАО** изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

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

ДОБАВЛЕНИЕ Ө I**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) Конвенции определяет, что: "Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам", а статья 3 d) требует, что: "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать 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 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 P J**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,

принимая во внимание, что сертификация аэродромов является важным средством обеспечения безопасности и повышение эффективности полетов на аэродромах и что результаты проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППАБ) проверок свидетельствуют о том, что масштабы сертификации аэродромов, включая внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП), пока не достаточны,

постановляет:

1. ИКАО 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. государствам ~~осуществляют сертификацию аэродромов~~ следует принять необходимые меры, включая выделение соответствующих ресурсов, в целях расширения масштабов сертификации аэродромов и внедрения СУБП на аэродромах;

~~4. государствам следует обеспечивать внедрение систем управления безопасностью полетов на своих аэродромах.~~

54. 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 пункте 1 постановляющей части выше, Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности и **эффективности** 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.

Основание. Результаты обзора, информация о которых содержится в документе A36-WP/14, свидетельствуют о недостаточных масштабах сертификации аэродромов в государствах, включая внедрение СУБП. Это также подтверждается анализом результатов проверок в рамках УППАБ, которые свидетельствуют о том, что значительное количество проверявшихся государств пока не сертифицировали аэродромы или не разработали процесс сертификации аэродромов. Многие проверявшиеся государства не обеспечили внедрение эксплуатантами аэродромов системы управления безопасностью полетов (СУБП) в качестве составной части их процесса сертификации аэродромов. В этой связи представляется необходимым обратить внимание государств на вышеизложенные факты и настоятельно рекомендовать им принять меры по повышению уровня внедрения в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов на аэродромах. Анализ свидетельствует о том, что средний показатель, характеризующий недостаточно эффективное внедрение применительно к трем наиболее уместным вопросам протокола (PQ), касающимся сертификации аэродромов и СУБП, на глобальной основе составляет 41 %.

ДОБАВЛЕНИЕ Q

Наземные и летные испытания радионавигационных средств

~~Ассамблея,~~

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

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

~~постановляет:~~

~~1. до возможного появления гораздо более совершенного оборудования для наземных испытаний проверка радионавигационных средств осуществляется путем обычных летных испытаний;~~

~~2. в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях следует усовершенствовать радионавигационное наземное оборудование, в том числе соответствующие наземные испытательные и контролирующие устройства, которые позволяли бы определять рабочие характеристики с такой же точностью, как и при летных испытаниях.~~

Правила, связанные с вышесказанными положениями

~~1. До тех пор пока не будут разработаны гораздо более совершенные наземные испытательные средства, Договаривающимся государствам следует создавать свои собственные летно-испытательные подразделения, создавать объединенные подразделения совместно с другими государствами или заключать соглашения с государствами или ведомствами, располагающими необходимыми средствами, о проведении этих летных испытаний от их имени.~~

~~2. Совету следует и впредь заниматься координацией мероприятий, проводимых Договаривающимися государствами в области регулярных летных испытаний своих радионавигационных средств.~~

~~3. Совету в консультации с Договаривающимися государствами, занимающимися разработкой и производством радионавигационных систем, следует изучить все возможные пути усовершенствования наземных испытательных средств в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях.~~

~~4. Совету следует направлять Договаривающимся государствам информацию о важных достижениях в области усовершенствования радионавигационного наземного оборудования, а также связанных с ним наземных испытательных и контролирующих устройств в тех случаях, когда эти достижения позволят свести к минимуму необходимость в проведении летных испытаний.~~

Основание. Материал, содержащийся в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводное заявление. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил. Переход к использованию спутниковых систем предусматривает иной режим проверок, информация о котором содержится в Приложении 10 и томе I *"Испытания наземных радионавигационных систем"* Руководства ИКАО по испытанию радионавигационных средств (Дос 8071). Таким образом, данное добавление исключается в целях избежания дублирования.

ДОБАВЛЕНИЕ R K**Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала
авиационно-технических наземных служб**

Ассамблея,

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

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

постановляет, что государствам следует принять надлежащие меры для обеспечения того, чтобы условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб *следует* устанавливаться в зависимости от требуемой квалификации и степени возложенной на них ответственности.

ДОБАВЛЕНИЕ S I

Участие государств в технической работе ИКАО

Ассамблея,

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

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

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует поощрять эффективное участие Договаривающихся государств в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек **Организации ИКАО** и Договаривающихся государств в связи с этим участием.
2. Договаривающимся государствам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:
 - a) путем переписки оказывать содействие в осуществлении технических проектов ИКАО;
 - b) присутствовать на совещаниях ИКАО и активно участвовать в мероприятиях по подготовке совещаний, в частности путем заблаговременного представления документации, содержащей либо конкретные предложения по соответствующим пунктам повестки дня, либо свои мнения по представленным им документам;
 - c) принимать участие в работе групп экспертов ИКАО и обеспечивать, чтобы назначаемые ими специалисты имели соответствующую квалификацию и могли вносить эффективный вклад в работу группы экспертов;
 - d) проводить специализированные исследования по просьбе **Организации ИКАО**;
 - e) содействовать **Организации ИКАО** в проводимой ею технической работе любыми другими средствами, которые может предложить Совет.

ДОБАВЛЕНИЕ F M**Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро**

Ассамблея,

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

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

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

постановляет:

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально возможной степени следует прибегать к временному переводу персонала соответствующих специальностей из одного регионального бюро в другое и из Штаб-квартиры в региональные бюро.

3. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность следить за достижениями в соответствующих областях их деятельности, помимо всего прочего, путем участия в отдельных технических совещаниях, посещения научно-исследовательских организаций и присутствия при испытаниях и оценке нового оборудования и техники. Однако таким командировкам не следует отдавать предпочтение

перед основными функциями Секретариата, заключающимися в обслуживании Организации ИКАО и ее нескольких совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Ч N

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 ~~необходимо~~ может потребоваться 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,

учитывая публикацию *Руководства по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО (Doc 9946),*

постановляет рекомендовать Договаривающимся государствам сотрудничать в расследовании ~~крупных~~ авиационных происшествий, особенно ~~или~~ происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью Договаривающиеся государства и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), 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. Договаривающимся государствам ~~следует поощрять~~ ~~рекомендуется~~ 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 ~~и региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов RAIO~~ ~~следует рекомендовать~~ ~~рекомендуется~~ 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 ПЛЮС, которая позволяет обеспечить стандартизованную ~~ее~~ на международном уровне ~~обучение~~ ~~квалификационную~~ подготовку.

4. Договаривающимся государствам ~~следует рекомендовать~~ ~~рекомендуется~~ 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 общедоступном веб-сайте ИКАО.

5. Договаривающимся государствам ~~рекомендуется~~ использовать, при необходимости, Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО (Doc 9946), в котором содержится инструктивный материал о порядке создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов в рамках региона или субрегиона и управлении этой системой.

Основание. Изменено в целях приведения его содержания в соответствие с положениями *Руководства по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО (Doc 9946)*, опубликованного в марте 2011 года.

ДОБАВЛЕНИЕ Ψ О

~~Безопасность полетов и человеческий фактор~~ **Возможности человека**

Ассамблея,

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

принимая во внимание признанный факт, что ~~человеческий фактор связан с ограниченными возможностями человека в авиации~~ возможности человека, на которые воздействуют психологические и когнитивные факторы и ограничения, существенно влияют на общие результаты деятельности в области безопасности полетов,

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

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

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

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

принимая во внимание признанный факт, что выгоды в области безопасности и эффективности полетов, обеспечиваемые новыми технологиями, системами и процедурами, могут быть получены лишь в том случае, когда они предусматривают расширение возможностей пользующихся ими отдельных специалистов,

принимая во внимание признанный факт, что проведение блочной модернизации авиационной системы приведет к изменению роли авиационных специалистов, которые для обеспечения совместного принятия решений должны будут работать в рамках многодисциплинарных групп,

постановляет:

~~1. Договаривающимся государствам следует учитывать соответствующие аспекты человеческого фактора при проектировании или сертификации оборудования и утверждении эксплуатационных правил, а также при подготовке персонала и/или выдаче ему свидетельств;~~

~~2. следует поощрять осуществление Договаривающимися государствами широкого сотрудничества и активизацию ими взаимного обмена информацией по проблемам, связанным с влиянием человеческого фактора на безопасность деятельности гражданской авиации;~~

~~3. Совету следует обобщать и анализировать опыт государств, а также разрабатывать и внедрять соответствующий материал ИКАО по различным аспектам человеческого фактора.~~

1. Договаривающимся государствам следует обеспечить учет возможностей человека при планировании, разработке и внедрении новых технологий, систем и процессов в качестве составной части подхода к управлению безопасностью полетов;

2. Договаривающимся государствам следует поощрять и поддерживать интеграцию элементов, учитывающих возможности человека, в программы квалификационной подготовки на протяжении служебной карьеры специалиста;

3. Договаривающимся государствам при рассмотрении основных задач в области обеспечения безопасности полетов следует использовать стратегии, способствующие достижению отдельными специалистами и группами специалистов надежных, последовательных, экономически эффективных и действенных показателей деятельности.

<p>Основание. Для приведения в соответствие со стратегией блочной модернизации авиационной системы (ASBU).</p>

ДОБАВЛЕНИЕ W**Предоставление обслуживания воздушного движения**

— *Ассамблея,*

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

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

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

— *постановляет:*

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

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

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

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

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

Основание. Материал, содержащийся в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Этот, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил. Перенос положений добавления W в добавление F (бывшее добавление M) в сочетании с исключением некоторых положений отражает необходимость избежания дублирования положений Конвенции, SARPS и самих добавлений, а также согласования и обеспечения полноты формулировок положений добавления F.

ДОБАВЛЕНИЕ В

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРОЦЕДУРА РАЗРАБОТКИ ПЕРЕСМОТРЕННЫХ СВОДНЫХ ЗАЯВЛЕНИЙ

Рекомендуется следующая процедура, включающая три этапа:

Этап 1

В начале 38-й сессии Техническая комиссия рассматривает любые предлагаемые Советом изменения и добавления к действующим сводным заявлениям в резолюции A37-15 и ее соответствующим добавлениям, а также любые предложения делегатов об изменении действующих сводных заявлений. Резолюции A37-15 приводятся целиком в документе Doc 9958.

Этап 2

В ходе работы Технической комиссии по другим пунктам повестки дня любая подготовленная Технической комиссией резолюция, отражающая постоянную политику и связанные с ней правила, выносятся на пленарное заседание в рамках соответствующего пункта повестки дня только для принятия к сведению. При этом предполагается, что содержание этой резолюции войдет в пересмотренные сводные заявления, которые будут представлены на утверждение пленарному заседанию в самом конце работы сессии.

Этап 3

В конце 38-й сессии после завершения работы по всем пунктам повестки дня Технической комиссии, кроме пункта 34, Секретариат подготавливает проект окончательного варианта пересмотренного сводного заявления. В него включаются изменения, согласованные в принципе на этапе 1, а также положения постоянной политики и связанные с ними правила, разработанные на этапе 2. Техническая комиссия рассматривает проект пересмотренных сводных заявлений и представляет их пленарному заседанию для принятия.