



A39-WP/515  
P/45  
4/10/16

**ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ  
ПО  
ПУНКТУ 36 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 36 повестки дня утвержден Технической комиссией. Резолюция 36/1 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

*Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

**Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации****Инструктивный материал**

36.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A39-WP/37, в котором содержится доклад об оценках последствий и перечня задач по внедрению, введенных за текущий трехлетний период в качестве деятельности, которая может способствовать внедрению. Комиссия признала ценность надежных оценок последствий и перечня задач по внедрению и согласилась с тем, что при наличии соответствующих приоритетов Совету ИКАО следует обеспечить их совершенствование и повышение степени детализации и продолжение применения оценок последствий и перечней задач по внедрению в ходе следующего трехлетия и их периодический пересмотр с целью поддержания эффективности.

36.2 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/205, представленный Канадой, и согласилась с тем, что Ассамблее следует поддержать подходы и усилия, информация о которых приводится в этом рабочем документе, направленные на разработку стратегии улучшения внедрения государствами Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), связанных с безопасностью полетов. Комиссия также вновь подтвердила поддержку инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB), которая способствует более широкому соблюдению SARPS.

36.3 Комиссия рассмотрела представленный Японией документ A39-WP/277 Revision No. 1, в котором говорится о повышении Японией возрастного предела пилотов, осуществляющих внутренние коммерческие воздушные перевозки на воздушных судах с экипажем из нескольких человек, до 68 лет с применением соответствующих мер снижения рисков, а также описывается введение системы контроля за состоянием здоровья пилотов авиакомпаний в Японии. Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в этом рабочем документе, и выразила признательность Японии за установление требований к эксплуатантам по внедрению системы контроля за состоянием здоровья пилотов, что является выполнением требования поправки 173 к Приложению 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* о необходимости *"в целях уменьшения будущего медицинского риска для безопасности полетов принимать соответствующие меры по связанному с авиацией санитарному просвещению для обладателей свидетельств, которым требуется медицинское заключение"*; эта поправка начнет применяться 8 ноября 2018 года. Комиссия также рекомендовала государствам внедрять аналогичные системы контроля за состоянием здоровья пилотов. Кроме того, Комиссия рекомендовала государствам обмениваться информацией о верхнем возрастном пределе пилотов коммерческой авиации и системах организации здравоохранения каждой авиакомпании.

36.4 В документе A39-WP/216, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИКАИА), говорится о внедрении и воздействии введения изменения названий схем захода на посадку на основе требуемых навигационных характеристик (RNP). Комиссия приняла к сведению обеспокоенность некоторых государств в связи с введением изменения названий и также признала важность разработки плана перехода к управлению изменениями. Комиссия также приняла к сведению предложение Соединенных Штатов Америки о том, что в свете представленной информации целесообразно провести переоценку технических требований к составлению карт. Комиссия была проинформирована Секретариатом о том, что уже ведется работа по рассмотрению вопроса

названий схем полетов на основе RNP, в частности вопросов, поднятых в документе. Комиссия поддержала предлагаемые действия и рекомендовала ИКАО продолжить работу в соответствии с этими действиями в целях обновления инструктивного материала и разработки плана перехода, основанного на региональной координации, для поддержки внедрения этих изменений.

### **Информация о безопасности полетов**

36.5 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/110, представленный Перу при поддержке стран Южноамериканского региона (SAM) и 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)<sup>1</sup>, который касается внедрения принятых в последнее время положений Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"* относительно защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и связанных с ними источников. Комиссия признала важность вопросов, поставленных в этом документе, отметив, что они касаются выполнения поправки 1 к Приложению 19. Комиссия рекомендовала ИКАО оказывать поддержку внедрения государствам посредством разработки инструктивного материала и проведения региональных практикумов, включая вопросы законодательства о праве на доступ к информации и другие меры защиты данных и информации о безопасности полетов, но не ограничиваясь ими.

36.6 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/271, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI), в котором напоминает, что в докладах о результатах проверок по линии УППКБП отмечается недостаточное соблюдение во многих государствах требований о создании полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и обеспечении его функциональной независимости, как это предусмотрено в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и соответствующем инструктивном материале. Комиссию информировали о том, что поправка 15 к Приложению 13, которая начнет применяться с 10 ноября 2016 года, требует от государств создавать независимый полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, причем соблюдение такого требования будет рассматриваться в ходе мероприятий по линии МНМ УППКБП, которые начнут проводиться в январе 2018 года. Комиссия согласилась с тем, что Совету с учетом существующих приоритетов, финансирование которых будет обеспечено в бюджете на 2017–2019 гг., а также наличия внебюджетных ресурсов следует рассмотреть возможность дополнения инструктивного материала по тематике АIG в части функциональной независимости создаваемых государствами полномочных органов по расследованию авиационных происшествий.

36.7 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/193, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), касающийся важной роли принципов культуры справедливости в успешном формировании культуры безопасности, и поддержала действия, предложенные в указанном документе.

36.8 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/117, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором подчеркивается важность сотрудничества

---

<sup>1</sup> Представлен 22 Договаривающимися государствами (Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка).

государств и отрасли в установлении моделей системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (ССОДБП), которые отвечают потребностям государственной программы безопасности полетов (ГосПБП), учитывают интересы поставщиков обслуживания и соответствуют принципам защиты информации, указанным в поправке 1 к Приложению 19. Комиссия высказалась в поддержку сотрудничества государств и отрасли в деле разработки моделей ССОДБП, учитывающих обеспокоенность поставщиков обслуживания и принципы защиты, предусмотренные поправкой 1 к Приложению 19, и призвала государства-члены выполнять принятые в последнее время положения относительно защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и связанных с ними источников.

36.9 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/123 Revision No. 1, представленный ИАТА, в котором содержится информация о проекте усовершенствованного реестра сертификатов эксплуатанта (СЭ) ИКАО, призванном упорядочить процесс рассмотрения заявлений иностранных эксплуатантов. Несмотря на определенные сомнения относительно выгод, предоставляемых такой базой данных реестра, Комиссия высказалась в поддержку упорядочения требований к СЭ и эксплуатационным спецификациям и рекомендовала просить государства принять участие в опытной эксплуатации усовершенствованного реестра СЭ ИКАО и поддержать его использование. Комиссию также информировали о том, что база данных реестра СЭ ИКАО представляет собой текущий проект, рассчитанный на факультативное использование государствами.

36.10 Информационные документы были представлены Китаем (A39-WP/408), Непалом (A39-WP/436), Венесуэлой (A39-WP/314) и Межгосударственным авиационным комитетом (A39-WP/308).

### **Региональное сотрудничество**

36.11 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/38, представленный Советом, который посвящен глобальным планам и программам поддержки внедрения в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" и региональным механизмам поддержки внедрения, а именно: группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).

36.12 Комиссия согласилась с тем, что следует просить государства оказывать достаточную поддержку PIRG, RASG и RSOO в осуществлении их программ работы и деятельности по внедрению, в том числе путем предоставления экспертной помощи, участия в работе и сотрудничества. Комиссия также рекомендовала просить Совет содействовать использованию ГАНП и ГПБП, соответственно, группами PIRG и RASG для достижения глобальных целей в области безопасности полетов, повышения пропускной способности и эффективности, а также поощрять обмен передовой практикой между PIRG и RASG в разных регионах. Комиссия далее согласилась с тем, что ИКАО следует предоставлять по просьбе государств-членов и других заинтересованных сторон необходимый инструктивный материал и инструментарий для реализации глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

36.13 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/102, представленный Аргентиной при поддержке Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии,

Панама, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили, Эквадора и Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS). Комиссия приняла к сведению информацию о создании регионального механизма сотрудничества в области AIG (ARCM) Южной Америки и рекомендовала государствам и региональным организациям по расследованию авиационных происшествий и инцидентов во всем мире рассмотреть возможность заключения соглашений с ARCM для укрепления глобального сотрудничества в области AIG и поддерживать достижение целей этой организации.

36.14 Документ A39-WP/338, представленный Коста-Рикой при поддержке ЛАКГА, посвящен реализации региональной программы в области безопасности полетов (RSP) государствами Центральной Америки – членами ACSA/КОСЕЧА. Комиссия рекомендовала просить государства поддерживать деятельность в регионе Центральной Америки путем участия в осуществлении этого проекта, направления экспертов, организации учебной подготовки и предоставления документации, спонсирования мероприятий и обеспечения обмена информацией и опытом, и призвать государства рассматривать возможность использования Агентства по безопасности полетов Центральной Америки (ACSA) для оказания содействия другим государствам и регионам в области внедрения программ обеспечения безопасности полетов (ГосПБП), включая разработку региональных программ обеспечения безопасности полетов (РПБП).

36.15 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/367, представленный Сальвадором при поддержке ЛАКГА. Комиссия приняла к сведению представленную информацию, высоко оценила проводимую работу и согласилась с тем, что государства и отраслевые заинтересованные стороны следует поощрять использовать существующие положения PANS-TRG, касающиеся персонала по техническому обслуживанию воздушных судов, в целях дальнейшего согласования стандартов этой работы на региональном и международном уровне.

36.16 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/93, представленный Словакией от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>2</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)<sup>3</sup> и ЕВРОКОНТРОЛем. Отметив потенциальные выгоды и преимущества в области эффективности, Комиссия признала наличие тенденции к развитию региональных авиационных систем и других структур регионального сотрудничества между государствами. Она признала и поддержала необходимость обеспечения более высокого уровня их интеграции в контексте ИКАО. Комиссия также согласилась с тем, что при участии заинтересованных сторон необходимо осуществить пересмотр положений и методов работы ИКАО для определения тех из них, изменение или переосмысление которых позволит с большей эффективностью обеспечить признание и интеграцию региональных авиационных систем, включая RSOO в качестве их компонента, и других механизмов сотрудничества. Комиссия согласилась рекомендовать, чтобы, с учетом бюджетных соображений, ИКАО было поручено разработать предложения по обеспечению полного учета региональных авиационных систем. Комиссия также согласилась представить для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию Ассамблеи, которая заменит резолюцию A38-5:

---

<sup>2</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

<sup>3</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

**Резолюция 36-1: Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* каждое государство-член обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

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

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

*принимая во внимание,* что результаты проверок и координированных ИКАО миссий по валидации (ICVM), проводимых по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ), свидетельствуют о том, что некоторые государства-члены пока не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов, а в некоторых государствах-членах выявлены вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC),

*принимая во внимание,* что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков посредством координации поддержки и привлечения ресурсов авиационных партнеров в области безопасности полетов,

*признавая,* что планы действий ИКАО, разработанные для отдельных государств-членов, служат основой для предоставления этим государствам во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой помощи и рекомендаций по устранению ими своих SSC и улучшению показателя эффективной реализации (EI) критических элементов,

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

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

*признавая*, что создание субрегиональных и региональных органов по обеспечению безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта масштаба и более высокого уровня гармонизации в результате сотрудничества государств-членов в создании и поддержании функционирования общей системы контроля за обеспечением безопасности полетов,

*напоминая о том*, что государства-члены отвечают за внедрение Стандартов ИКАО и могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании определенных своих функций RSOO и что, когда это уместно, слово "государства" следует понимать как включающее RSOO,

*отмечая признание* в Приложении 19 RSOO и их роли в осуществлении от имени государств делегированных государственных функций по управлению безопасностью полетов,

*признавая*, что группы государств-членов могут принять решение о создании региональных авиационных систем, юридической основой которых может быть международный договор, определяющий общие правила и функции надзора, применимые ко всем участвующим государствам,

*признавая*, что объем помощи, оказываемой государствам-членам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности при уделении первоочередного внимания государствам, имеющим SSC, будет значительно увеличен за счет координации усилий всех государств-членов, ИКАО и других сторон, заинтересованных в деятельности гражданской авиации,

*признавая*, что задача созданных региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) заключается в определении целей, приоритетов и показателей, а также в установлении поддающихся оценке целевых показателей для устранения в каждом регионе недостатков, связанных с безопасностью полетов, при обеспечении последовательности действий и координации усилий,

1. *порукает* Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов создать всеобъемлющую программу оказания помощи государствам-членам в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП-МНМ, уделяя первоочередное влияние разрешению SSC;
2. *порукает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и RASG, а также определение целей, приоритетов и показателей и установление поддающихся оценке целевых показателей для устранения SSC и связанных с безопасностью полетов недостатков;
3. *порукает* Совету предпринимать надлежащие действия для обеспечения признания специфики региональной авиационной системы, созданной группой государств-членов, и ее интеграции в контексте ИКАО;
4. *порукает* Совету продолжить партнерство с государствами-членами, отраслью и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов в целях координации и оказания содействия предоставлению финансовой и технической помощи государствам, субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG, в целях повышения уровня безопасности полетов и укрепления возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов;
5. *порукает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG;
6. *порукает* Генеральному секретарю продолжать развивать координацию действий и сотрудничество между ИКАО, RASG, RSOO и другими организациями, осуществляющими связанную с обеспечением безопасности полетов деятельность, с тем чтобы сократить нагрузку на государства, вызванную повторяющимися проверками или инспекциями, и уменьшить дублирование мероприятий по мониторингу;
7. *настоятельно призывает* государства-члены уделять первостепенное внимание решению вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;
8. *настоятельно призывает* государства-члены использовать программу разработки схем полетов, где таковая имеется, для реализации возможностей PBN;
9. *настоятельно призывает* государства-члены развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество, с тем чтобы содействовать достижению наивысшего уровня безопасности полетов;
10. *призывает* все государства-члены и соответствующих партнеров по обеспечению безопасности полетов по мере возможности оказывать помощь запрашивающим ее государствам

путем предоставления финансовых и технических ресурсов в целях незамедлительного разрешения выявленных SSC и обеспечения долгосрочной устойчивости государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

11. *рекомендует* государствам-членам налаживать партнерство с другими государствами, отраслью, финансовыми учреждениями и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов для усиления потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

12. *рекомендует* государствам-членам содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для участия в разработке решений общих проблем с целью наращивания возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии региональных органов по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO, или оказывать им ощутимую поддержку;

13. *просит* Генерального секретаря играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в разрешении SSC путем разработки планов действий ИКАО и/или предложений по конкретным проектам и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов;

14. *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи об общей реализации всеобъемлющей программы оказания помощи;

15. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-5.

36.17 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/172, представленный 54 Договаривающимися государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)<sup>4</sup>, и отметила прогресс, достигнутый Группой регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG) и Региональной африканской группой по безопасности полетов (RASG-AFI) при выполнении задач, предусмотренных кругом их полномочий, и одобрила предложение об организации проведения совещаний высокого уровня (ГДГА) непосредственно после совещаний APIRG и RASG-AFI в целях ознакомления с результатами и оказания содействия их реализации. Комиссия согласилась с тем, что следует призвать государства, отрасль и доноров оказывать поддержку реализации приоритетных видов деятельности, определенных APIRG и RASG-AFI, и поощрять все государства-члены оказывать необходимую поддержку и техническую помощь своим соответствующим PIRG и RASG.

36.18 Информационные документы представили: Аргентина (A39-WP/188); Ямайка при поддержке Арубы, Багамских Островов, Гаити, Доминиканской Республики, Каймановых Островов, Кюрасао, Мексики, Панамы, Сен-Мартена, Соединенных Штатов Америки и

---

<sup>4</sup> Представлен 54 Договаривающимися государствами (Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан).

КОСЕСНА от имени всех центральноамериканских государств (A39-WP/389); Ямайка от имени государств – членов КАССОС: ОЕКС, Барбадос, Гайана, Гаити, Суринам, Тринидад и Тобаго, Ямайка (A39-WP/396 и A39-WP/398); Словакия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ (A39-WP/415); Турция и Соединенное Королевство (A39-WP/124); Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) (A39-WP/386); и ИАТА (A39-WP/309).

## Аэродромы

36.19 В документе A39-WP/295, представленном Египтом, рассматривается вопрос о минимальных квалификационных требованиях к основному персоналу аэродромов в контексте сертификации аэродромов. Комиссия поддержала действия ведомства гражданской авиации Египта (ВГАЕ) по определению ключевых областей компетенции эксплуатантов аэродромов в контексте сертификации аэродромов.

36.20 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/332, представленный Египтом, в котором рассказывается о деятельности, проводимой в Египте в области сертификации вертодромов. Комиссия приняла к сведению информацию об инициативах, выдвинутых Египтом. Египет также представил документ A39-WP/378, посвященный региональному подходу к контролированию поверхности ограничения препятствий. Комиссия признала подход, используемый Египтом, и в целом позитивное влияние на безопасность полетов, согласившись с тем, что ИКАО следует продолжить аналитическую работу в этой области в рамках уже созданных групп экспертов.

36.21 В документах A39-WP/143 и A39-WP/144, представленных Индией, предлагается обновление и пересмотр отдельных разделов части 2 *"Состояние поверхности покрытия"* *Руководства по аэропортовым службам* (Дос 9137) с целью отразить последние разработки и передовую практику по вопросу удаления резины с ВПП, а также устранить несоответствия, имеющиеся в этом документе. Комиссию информировали о том, что обновление материала части 2 документа Дос 9137 планируется в рамках поправки 13 к тому I Приложения 14, вводящей новый глобальный формат отчетности для оценки и представления данных о состоянии поверхности ВПП; Комиссия согласилась с тем, что предложение Индии следует учитывать в ходе работы по обновлению части 2 документа Дос 9137.

36.22 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/158, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ), в котором дается обзор деятельности в Ближневосточном регионе (MID) в соответствии с глобальными инициативами ИКАО, включая инициативу *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB), мероприятия по обеспечению безопасности на ВПП и участие в миссиях по подготовке кадров и оказанию поддержки. Комиссия приняла эту информацию к сведению и поддержала деятельность, проводимую в Объединенных Арабских Эмиратах.

36.23 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/437, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором подчеркивается важность международных программ сертификации аэродромов и усилий ИКАО в этой области и предлагается разработать дополнительный инструктивный материал по этому вопросу. В этой связи Комиссия приняла к сведению информацию о том, что недавно был опубликован документ "PANS-Аэродромы". Комиссия приняла к сведению предлагаемые действия и заслушала информацию о том, что ИКАО уже занимается вопросом сертификации аэродромов путем разработки процедур по

аэронавигационному обслуживанию и инструктивного материала. Комиссия рекомендовала просить ИКАО учитывать содержание данного документа в работе над будущим обновлением этих положений, а также предложение Соединенных Штатов Америки оказывать содействие усилиям ИКАО в этом начинании.

36.24 Информационный документ был представлен Межгосударственным авиационным комитетом (A39-WP/122).

### **Блочная модернизация авиационной системы (ASBU)**

36.25 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/341, представленный Доминиканской Республикой, и признала важность определения целевых уровней эффективности вместо уровней внедрения на национальном, региональном и глобальном уровнях в целях развития основанного на характеристиках подхода для определения национальных стратегий внедрения, как рекомендовано ИКАО. Поэтому Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует определить глобальные цели в области эффективности в издании ГАНП 2019 года и связанные с этим региональные целевые уровни эффективности. Комиссия также отметила недостаточное количество данных о результатах работы по внедрению элементов ASBU и рекомендовала призвать ИКАО использовать уже существующий инструментарий для мониторинга, сбора, анализа и представления данных об этих результатах с учетом предложения, содержащегося в настоящем документе, в контексте разделов ГАНП, посвященных эффективности работы.

36.26 Комиссия поддержала документы A39-WP/276 и A39-WP/278, представленные Японией. В документе A39-WP/276 предлагается развитие концепции кратчайшего пути, описанной в пятом издании *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750). Комиссия признала важность определения реализуемого кратчайшего пути и приветствовала рекомендации в документе A39-WP/276. В документе A39-WP/278 излагается перспективное видение будущих систем воздушного движения в Японии в контексте "совместных действий по модернизации систем воздушного транспорта (CARATS)", требующих международного сотрудничества в решении технических вопросов в целях улучшения аэронавигационного обслуживания для достижения цели основанных на траектории полетов, как это предусмотрено в ГАНП. Комиссия призвала государства сотрудничать в научных исследованиях и разработке технологий в поддержку принципов, заложенных в ГАНП.

36.27 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/239, представленный Канадой и Соединенными Штатами Америки, в котором кратко изложен их подход к определению конкретных технических и процедурных аспектов внедрения, связанных с каждым модулем ASBU, в целях определения модулей модернизации авиационных систем, необходимых для удовлетворения их эксплуатационных потребностей. Комиссия признала трудности, с которыми сталкиваются государства, пытаясь понять модули и элементы ASBU, и согласилась с предложением определить элементы ASBU в целях повышения уровня их понимания в глобальном масштабе. Комиссию информировали о том, что ИКАО разрабатывает сетевое приложение в рамках подготовки издания ГАНП 2019 года, в котором будет представлена обновленная информация о механизме ASBU, включая идентификацию элементов и инструментов реализации ASBU, и окажет государствам содействие в разработке стратегии внедрения. Комиссия поддержала продолжение работы ИКАО над этим сетевым приложением.

36.28 Комиссия обсудила документ A39-WP/358 Revision No. 1, также представленный Канадой и Соединенными Штатами Америки, в котором предлагается одобрить рекомендуемую стандартизированную методику оценки хода внедрения ASBU и представления соответствующих данных, позволяющую своевременно выявлять трудности и предоставлять более точную информацию о реализуемых государствами и регионами ИКАО возможностях. Комиссия подчеркнула важность подхода, основанного на характеристиках, и необходимость использования применимого на глобальном уровне и основанного на характеристиках метода принятия решений для оказания государствам содействия в определении стратегий рентабельного внедрения усовершенствований в сфере аэронавигации. Комиссия согласилась с мнением о важности согласованной структуры представления отчетности для отслеживания прогресса групп государств в области внедрения согласованных программ в поддержку их требований к обеспечению эффективности, но отметила, что любой глобальный режим представления отчетности о внедрении должен учитывать существующие договоренности в этой области. Комиссия рекомендовала просить ИКАО учитывать предлагаемую методику при разработке ГАНП редакции 2019 года.

36.29 Информационные документы были представлены Китаем (A39-WP/405); Гондурасом (A39-WP/441); Словакией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем (A39-WP/97) и АСЕКНА (A39-WP/379).

#### **Аэронавигационное обслуживание (АНО)**

36.30 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/266, представленный Бразилией, и приняла к сведению информацию о повышении готовности национальной системы поиска и спасания (SAR) Бразилии путем проведения регулярных учений, призвав все государства проводить на регулярной основе учения в области SAR. Комиссия согласилась с рекомендациями об обмене информацией и систематическом рассмотрении вопросов SAR, которые соответствуют SARPS Приложения 12, а также инструктивным материалам в МАМПС.

36.31 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/452, представленный Российской Федерацией, в котором содержится информация о текущем состоянии орбитальной группировки российской системы GLONASS GNSS и некоторых аспектах международного нормативного регулирования, связанных с использованием многосистемной орбитальной группировки GNSS. Комиссия согласилась рекомендовать этот вопрос Совету для дальнейшего рассмотрения.

36.32 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/118, представленный ИАТА, ИАОПА, МСДА, ИФАЛПА и ИФАТКА, в котором рассматривается вопрос о влиянии вредных помех сигналам GNSS на организацию полетов и воздушного движения. Комиссия признала обеспокоенности, высказанные в этом документе, особенно в свете критической роли GNSS в обеспечении навигации, основанной на характеристиках (PBN), и радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B). Комиссия также отметила, что в настоящее время инструктивный материал ИКАО об ослаблении влияния вредных помех сигналам GNSS имеется в *Руководстве по глобальной навигационной спутниковой системе (GNSS) (Doc 9849)* и разрабатывается расширенная версия этих рекомендаций; Комиссия рекомендовала передать документ A39-WP/118 соответствующей рабочей группе экспертов для сведения и рассмотрения.

36.33 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/243 Revision No. 2, представленный Таиландом от имени Австралии, Индонезии, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Сингапура, Таиланда, Филиппин, ИАТА и КАНСО, в котором рассказывается о проделанной коллективной работе группы государств в Азиатско-Тихоокеанском регионе по введению в действие распределенной многоузловой сети организации потоков воздушного движения (ATFM). Комиссия согласилась с выводом о том, что распределенная многоузловая сеть ATFM является одним из возможных решений в деле создания транграничной сети ATFM и что эту концепцию следует учитывать при пересмотре *Руководства по совместной организации потоков воздушного движения* (Doc 9971).

36.34 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/245, представленный Сингапуром при поддержке КАНСО и ИАТА, в котором отмечается необходимость усиления интеграции предоставления информации MET и ОрВД и рекомендуется активизировать сотрудничество и совместные разработки полномочными органами MET и ПАНО. Комиссия согласилась с тем, что государствам-членам следует рассмотреть возможность принятия предлагаемых структур интеграции MET и ОрВД на национальном уровне и что ИКАО и ВМО следует продолжить деятельность по подготовке рекомендаций стратегического характера в целях обеспечения эффективной интеграции служб MET и ОрВД.

36.35 Информационные документы представили Китай (A39-WP/400, A39-WP/401, A39-WP/402, A39-WP/403, A39-WP/404, A39-WP/405 и A39-WP/409); Судан (A39-WP/391 Revision No. 1); Российская Федерация (A39-WP/344 и A39-WP/345); Словакия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ (A39-WP/89); АСЕКНА (A39-WP/384) и Межгосударственный авиационный комитет (МАК) (A39-WP/390).

### **Возникающие проблемы**

36.36 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/99 Revision No. 1, представленный Соединенными Штатами Америки и Словакией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации, и ЕВРОКОНТРОЛЕМ, в котором подчеркивается необходимость активизации работы по повышению глобальной осведомленности о киберугрозах и уязвимых местах в авиации, а также рассмотрения возможности выработки инструктивных материалов по снижению существующих и будущих рисков, связанных с киберугрозами и уязвимыми местами. Комиссия также рассмотрела документ A39-WP/236 Revision No. 1, представленный ИККАИА, в котором со ссылкой на резолюцию A38-15 Ассамблеи рассказывается о текущей работе Отраслевой группы высокого уровня и предлагается ИКАО учредить группу экспертов для организации и координации работы в области кибербезопасности и устойчивости к киберугрозам.

36.37 Комиссия отметила, что действия, предлагаемые в подпунктах а) и с) документа A39-WP/99 Revision No. 1, обсуждаются в рамках пункта 16 повестки дня "Политика в области авиационной безопасности". Что касается действий в подпунктах b) и d), Комиссия согласилась с необходимостью способствовать повышению осведомленности о киберугрозах и уязвимых местах и, в частности, необходимостью учитывать аспекты киберустойчивости на организационном уровне в рамках систем управления безопасностью полетов, а также на уровне государств в государственных программах обеспечения безопасности полетов и, где это уместно, региональных программ обеспечения безопасности полетов. Комиссия также согласилась рекомендовать ИКАО

---

разработать положения относительно управления текущими и будущими киберугрозами и уязвимыми местами. В отношении действий в подпункте е) документа A39-WP/99 Revision No. 1, которые поддерживаются в документе A39-WP/236 Revision No. 1, Комиссия решила рекомендовать ИКАО играть ведущую роль в выработке всеобъемлющего плана работы в области кибербезопасности и киберустойчивости и определить структуру руководства этой работой с соответствующими заинтересованными сторонами.

36.38 Комиссия рассмотрела документ A39-WP/194, представленный КАНСО и касающийся проекта Loop, и отметила, что в ИКАО уже начата работа по дополнению существующих Стандартов положениями о беспилотных свободно летающих стратостатах с целью оказания содействия таким полетам. Было отмечено, что содержание этого документа также обсуждалось в рамках пункта 29 "Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: цели в области устойчивого развития (ЦУР)".

36.39 Информационные документы представили Китай (A39-WP/406 и A39-WP/407), Соединенные Штаты Америки (A39-WP/337) и Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА) (A39-WP/370).

— КОНЕЦ —