



A40-WP/607  
P/38  
1/10/19

## АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 28 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 28 повестки дня утвержден Технической комиссией. Резолюции 28/1, 28/2, 28/3 и 28/4 рекомендуются к принятию пленарным заседанием.

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

**Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационная политика****Глобальный план обеспечения безопасности полетов**

28.1 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/51, представленный Советом, в котором на утверждение Ассамблеи было представлено издание *Глобального плана обеспечения безопасности полетов 2020–2022 гг.* (третье издание). Пересмотренный ГПБП определяет глобальное стратегическое направление деятельности по обеспечению безопасности полетов и образует основу, на которой будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения, тем самым обеспечивая гармонизацию и координацию деятельности, направленной на повышение уровня безопасности полетов международной гражданской авиации. Комиссия рекомендовала Ассамблее одобрить издание ГПБП 2020–2022 гг.

28.2 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/195, представленный Боливией и поддержанный государствами региона Южной Америки (SAM) и государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)<sup>1</sup>, документ A40-WP/325, представленный Бразилией и поддержанный государствами региона SAM и государствами – членами ЛАКГА<sup>2</sup>, и документ A40-WP/401, представленный Перу при поддержке государств региона SAM и государств – членов ЛАКГА<sup>3</sup>, относительно издания ГПБП 2020–2022 гг. Комиссия согласилась с необходимостью того, чтобы ИКАО продолжала оказывать поддержку в области осуществления в рамках созданной Глобальной программы обеспечения безопасности полетов, включая инструменты, инструктивные материалы и практикумы по наращиванию потенциала для оказания помощи государствам и заинтересованным сторонам в достижении целей ГПБП. Комиссия также согласилась с необходимостью активизации совместных усилий на основе добровольных механизмов и обеспечения активного участия государств и отраслевых структур в работе их соответствующих региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG). Комиссия далее согласилась с необходимостью того, чтобы ИКАО, используя соответствующую группу экспертов, рассмотрела возможность включения в будущие издания ГПБП общего раздела, касающегося важности наращивания в государствах потенциала по управлению гражданской авиацией. Комиссия выразила поддержку плану обеспечения безопасности полетов в регионе SAM (SAMSP), который облегчает реализацию целей и задач, указанных в издании ГПБП 2020–2022 гг.

28.3 Информационные документы были представлены Аргентиной (A40-WP/522) и Фондом безопасности полетов (FSF) (A40-WP/460).

**Глобальный аэронавигационный план**

28.4 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/24, представленный Советом, который призывает одобрить в качестве стратегического направления развития мировой аэронавигации шестое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП, Дос 9750), размещенное на

<sup>1</sup> Белиз, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

<sup>2</sup> Белиз, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

<sup>3</sup> Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай и Эквадор.

портале ГАНП (<https://www4.icao.int/ganportal>), включая поправку к резолюции A39-12 "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации". Документ A40-WP/24 был поддержан в документе A40-WP/215, который представлен Сингапуром в соавторстве с Маршалловыми Островами, Науру, Палау, Соединенным Королевством, Таиландом, Тринидадом и Тобаго, Фиджи, Японией, а также Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) и в котором подчеркивается важность согласования глобальных, региональных и национальных аэронавигационных планов, а также то, что региональные аэронавигационные планы, как и Глобальный план, должны разрабатываться в электронном формате. Комиссия рекомендовала, чтобы Ассамблея одобрила шестое издание ГПБП, включая процесс его обновления, и чтобы ИКАО при последующих обновлениях использовала контроль версий.

28.5 Комиссия обсудила документ A40-WP/230, представленный Австралией, в котором ГАНП рассматривается в качестве основы глобальных аэронавигационных приоритетов, стратегий и политики. Для их широкого освещения и обеспечения легкого доступа к этой политике, стратегиям и приоритетам Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует рассмотреть вопрос о совершенствовании краткого резюме следующего издания ГАНП для использования всеми государствами и ключевыми лицами, принимающими решения. Комиссия была проинформирована о том, что ИКАО сформировала группу экспертов для разработки и обновления будущих изданий ГАНП в соответствии с рекомендациями 1.1/1, 1.2/1 и 4.3/1 Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13).

28.6 Комиссия поддержала документ A40-WP/84, представленный Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов<sup>4</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>5</sup> (ЕКГА) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) и поддержанный Канадой, Сингапуром и Республикой Корея, что укрепило шестое издание ГАНП в сочетании с новым изданием *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) в качестве стратегической основы для обеспечения цифровизации и преобразования аэронавигации. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует использовать партнерство с крупномасштабными программами модернизации системы организации воздушного движения (ОРВД) для разработки элементов ASBU и соответствующих положений ИКАО. Комиссия также согласилась с тем, что модернизация аэронавигации все в большей степени требует оперативного обслуживания в глобальном масштабе. В целях содействия предоставлению таких услуг экономически эффективным и надежным образом и предотвращения ненужной пролиферации Комиссия рекомендовала ИКАО рассмотреть вопрос о разработке ключевых принципов их создания и поддержания. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО вместо определения минимального пути для ASBU необходимо внедрить механизмы межрегионального согласования для обеспечения сбалансированного развития глобальной аэронавигации в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания". Комиссия отметила важность обеспечения согласованности и взаимодополняемости глобальных планов ИКАО и других соответствующих стратегий и политики.

---

<sup>4</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, Чехия, Швеция и Эстония.

<sup>5</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

28.7 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/150, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором содержится призыв к принятию согласованного на глобальном уровне процесса стандартизации для модернизации аэронавигационных систем на основе блочной модернизации авиационной системы (ASBU). В целях удовлетворения потребностей, обусловленных быстрыми темпами технологического развития, а также государственными и отраслевыми эксплуатационными подходами, Комиссия рекомендовала ИКАО, учитывая принципы, закрепленные в Чикагской конвенции, пересмотреть и усовершенствовать свои процессы разработки стандартов, с тем чтобы функционировать более гибко, применяя междисциплинарный подход и содействуя комплексному управлению рисками для своевременного рассмотрения новых инициатив и возникающих вопросов. Комиссия также рекомендовала ИКАО рассмотреть вопрос о разработке инструктивных материалов по внедрению новых версий технических стандартов в поддержку управления техническими стандартами для обеспечения согласованной реализации инновационных решений.

28.8 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/158, представленный 54 Договаривающимися государствами<sup>6</sup> – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), об общесистемном управлении информацией (SWIM) и необходимости включения требований в отношении глобальной интероперабельности в региональные аэронавигационные планы. Комиссия отметила проблемы интероперабельности, которые рассматриваются в качестве основных факторов, препятствующих обмену информацией в области использования SWIM. Комиссия согласилась с необходимостью разработки дополнительного инструктивного материала ИКАО для поддержки эксплуатационной совместимости путем определения и включения требований относительно глобальной эксплуатационной совместимости элементов SWIM в региональные аэронавигационные планы. Комиссия также согласилась с тем, что в рамках системы управления SWIM координация между заинтересованными сторонами должна быть частью усилий по предотвращению потенциальных нарушений безопасности и кибератак. Кроме того, Комиссия приняла к сведению инициативу региона Африки/Индийского океана (AFI) по созданию региональных баз данных для аэронавигационной информации.

28.9 Комиссия приняла к сведению ключевые компоненты (BBV) и согласилась с тем, что, как подчеркивается в документе A40-WP/84, они представляют собой основу для модернизации любой аэронавигационной системы. Комиссия была проинформирована о том, что BBV рассматриваются не как блок ASBU, а как независимая структура, поскольку они представляют собой основу, а не один из эволюционных этапов и что обязательства по внедрению, а также отчетность и внедрение BBV не влекут за собой возникновения дополнительных обязательств в области осуществления или конкретных механизмов отчетности для государств.

28.10 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/156, представленный 54 Договаривающимися государствами – членами<sup>6</sup> АКГА, о применении BBV в области управления аэронавигационной информацией (УАИ) и гармонизации модели обмена аэронавигационной информацией (AIXM) и ее эволюции. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО

---

<sup>6</sup> 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, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

следует продолжать содействовать обеспечению качества аэронавигационной информации в рамках системы ВВВ и поддерживать согласование моделей обмена информацией и их будущих версий. Комиссия была проинформирована о том, что в связи с рекомендацией 3.1/1 AN-Conf/13, одобренной Советом, эти предложения уже осуществляются в рамках программы работы ИКАО в области аэронавигации.

28.11 Комиссия подчеркнула важность принятия согласованного на глобальном уровне процесса управления эффективностью деятельности, основанного на совместном принятии решений, для модернизации аэронавигации и высоко оценила состоящий из шести этапов процесс управления эффективностью, подробно изложенный в шестом издании ГАНП. В этой связи Комиссия поддержала документ A40-WP/212, представленный Сингапуром в соавторстве с Японией, Таиландом, Соединенными Штатами Америки и КАНСО, в котором подчеркивается важность совместного подхода, основанного на характеристиках. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует разработать инструктивный материал для содействия внедрению (главным образом поставщиками аэронавигационного обслуживания) 19 ключевых показателей эффективности (КПЭ), предусмотренных в ГАНП, а также для поощрения участия всех заинтересованных сторон. Комиссия также согласилась с тем, что ИКАО следует продолжить разработку системы показателей эффективности деятельности путем определения КПЭ по всем 11 основным направлениям деятельности ИКАО (КРА).

28.12 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/168, представленный Саудовской Аравией, в котором была подчеркнута необходимость создания единого руководящего механизма для оказания различным заинтересованным сторонам в области авиации помощи в выборе соответствующих элементов ASBU с целью максимизации уровня безопасности полетов, эксплуатационных преимуществ и финансовой выгоды и рекомендовала ИКАО разработать инструмент для оказания государствам и регионам помощи в определении соответствующих элементов ASBU. Комиссия была проинформирована о том, что на портале ГАНП имеется общедоступный и готовый к валидации инструмент стратегического планирования, ориентированный на результативность (AN-SPA), который позволяет идентифицировать соответствующие элементы ASBU для различных эксплуатационных условий. Государствам вместе с другими заинтересованными сторонами в области авиации было предложено внедрить процесс управления эффективностью и использовать этот инструмент для оценки своих потребностей, а также для обеспечения обратной связи с ИКАО в целях валидации и совершенствования. Комиссия признала, что для удовлетворения конкретных потребностей в области автоматизации и анализа данных необходимо будет дополнительно усовершенствовать AN-SPA. Комиссия была также проинформирована о том, что в соответствии с рекомендацией 1.2/1 AN-Conf/13 ИКАО предоставила государствам на портале ГАНП обмениваться соответствующей информацией о внедрении элементов ASBU. Государствам было предложено поделиться своим опытом в области внедрения элементов ASBU, включая критерии, используемые для отбора конкретных эксплуатационных усовершенствований.

28.13 Комиссия признала важность согласования глобальных, региональных и национальных усилий по модернизации аэронавигации. Комиссия согласилась с тем, что государствам-членам, региональным группам планирования и осуществления проектов (PIRG) и всем членам авиационного сообщества следует настоятельно рекомендовать продолжать совершенствовать аэронавигационную систему в соответствии с ГАНП, с тем чтобы она могла своевременно и упорядоченно адаптироваться к глобальным, региональным и местным возможностям и вызовам. В частности, Комиссия согласилась с тем, что государствам-членам

следует настоятельно рекомендовать планировать, разрабатывать и проводить мероприятия на основе совместного процесса принятия решений в целях повышения осведомленности о ключевых концепциях ОрВД. Комиссия также согласилась с тем, что ИКАО, государствам-членам и PIRG следует настоятельно рекомендовать согласовать региональные и национальные планы с ГАНП, при этом региональные бюро ИКАО и соответствующие PIRG будут содействовать осуществлению и координации деятельности по достижению гармонизации и согласования на региональном уровне.

28.14 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/450, представленный Колумбией и поддержанный государствами – членами ЛАКГА<sup>7</sup>, в котором содержится анализ взаимосвязи между национальным аэронавигационным планом, системой управления техническим обслуживанием (MMS) и системой управления безопасностью полетов (СУБП) в целях создания высокопроизводительной, масштабируемой и интегрированной аэронавигационной системы. Комиссия согласилась с тем, что бесперебойное взаимодействие этих трех инструментов позволит принимать надлежащие, своевременные и экономически эффективные решения в отношении основных услуг и эксплуатационных усовершенствований, изложенных соответственно в рамочных документах по ВВВ и ASBU, и в этой связи рекомендовала ИКАО разработать в контексте взаимосвязи между ГАНП и ГПБП инструктивный материал по взаимодействию национальных аэронавигационных планов, MMS и СУБП.

28.15 Комиссия рассмотрела представленный КАНСО документ A40-WP/203, посвященный концепциям повышения безопасности полетов, предсказуемости и эксплуатационной эффективности на основе комплексного подхода к новым технологиям и интеграции инициатив по модернизации ОрВД в существующие системы при одновременном повышении киберустойчивости и обеспечении надежной оценки эффективности. Комиссия согласилась с тем, что, как указано в ГАНП, следует настоятельно призвать государства предпринять совместные и согласованные усилия в целях обеспечения аэронавигации и содействия укреплению инфраструктуры ОрВД, а также обеспечить интероперабельность и гармонизацию систем ОрВД во избежание фрагментации воздушного пространства.

28.16 Комиссия обсудила документ A40-WP/191, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором были отмечены недостатки в инфраструктуре ОрВД и определены три ключевые области, имеющие решающее значение для любого совершенствования инфраструктуры. Комиссия согласилась с тем, что следует настоятельно рекомендовать государствам внедрить необходимые компоненты инфраструктуры для поддержки существующих и прогнозируемых объемов перевозок в соответствии с ГАНП после проведения надлежащей оперативной оценки и определения приоритетов с применением подхода, основанного на характеристиках. Для удовлетворения этого ожидаемого роста спроса Комиссия согласилась с тем, что следует также настоятельно рекомендовать государствам налаживать партнерские отношения со всеми заинтересованными сторонами в области авиации для своевременного выявления и решения инфраструктурных проблем.

28.17 Был принят к сведению информационный документ, представленный Республикой Корея (A40-WP/378).

---

<sup>7</sup> Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

28.18 В свете проведенной дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию, заменяющую резолюцию A39-12 Ассамблеи:

**Резолюция 28/1. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что ИКАО стремится достичь цели безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации за счет сотрудничества с государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

*принимая во внимание,* что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели, включая цели в отношении безопасности полетов, пропускной способности и эффективности,

*признавая* важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

*признавая* важность эффективной реализации основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив,

*признавая,* что дальнейший прогресс в области повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках партнерства со всеми заинтересованными сторонами при ведущей роли ИКАО,

*отмечая,* что Совет утвердил ~~второе~~ **третье** издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и ~~пятое~~ **шестое** издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП);

1. *одобряет* ~~второе~~ **третье** издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и ~~пятое~~ **шестое** издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности соответственно в области безопасности полетов и аэронавигации;

2. *постановляет,* что ИКАО осуществляет и постоянно обновляет ГПБП и ГАНП в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации, в то же время обеспечивая необходимую стабильность;

3. *постановляет,* что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами;

4. *постановляет,* что эти глобальные планы устанавливают рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы **внедрения**, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию

деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации;

5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать сбалансированные решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации и специалисты из других государств;

6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), посредством применения при этом цели ГПБП, и ГАНП, а также процесса регионального планирования ИКАО;

7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, избегая при этом дублирования усилий;

8. *призывает* государства и предлагает другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах ГПБП и ГАНП;

9. *порукает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП;

10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A38-2~~ A39-12, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

*Ассамблея,*

*вновь подтверждая*, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении уровня безопасности полетов и связанном с этим снижении количества авиационных происшествий со смертельными случаями в системе международной гражданской авиации,

*признавая*, что обеспечение безопасности полетов является обязанностью ИКАО, государств-членов и всех других заинтересованных сторон,

*признавая*, что в рамках партнерства государств с отраслевыми организациями могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

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

*отмечая*, что ожидаемое увеличение объема перевозок международной гражданской авиации приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если не будет уменьшен коэффициент аварийности,

*признавая* необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством обеспечения доступа к соответствующей связанной с безопасностью полетов информации,

*признавая*, что проактивный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по разработке стратегии в целях установления приоритетов, целевых задач и индикаторов для управления рисками для безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения уровня безопасности полетов авиации,

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

*отмечая* намерение использовать в ГПБП принципы управления безопасностью полетов для повышения уровня безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

*принимая во внимание* разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве плана действий для оказания помощи авиационному сообществу в реализации представленных в ГПБП инициатив в сфере безопасности полетов на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон,

*отмечая* необходимость оказания государствам-членам помощи по внедрению принципов управления безопасностью полетов и снижению рисков в выявленных проблемных эксплуатационных областях,

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

2. *подчеркивает*, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, в которых уровень развития систем контроля за обеспечением безопасности полетов является неприемлемым;

3. *настоятельно призывает* государства-члены ~~поддерживать цели ГПБП посредством осуществления инициатив в области безопасности полетов, изложенных в настоящем документе~~

осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над ~~установлением приоритетов, целевых задач и показателей, согласованных с целями ГПБП, для снижения количества и частоты авиационных происшествий~~ осуществлением региональных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;

5. *настоятельно призывает* государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), с тем чтобы убедиться в том, что за деятельностью каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и при необходимости предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *рекомендует* ИКАО продолжать, по мере необходимости, разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

*приняв* резолюцию ~~A38-12~~A40-xx, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах ИКАО, касающихся непосредственно аэронавигации,

*признавая* важность ГАНП как эксплуатационной стратегии и части комплекса мер по ~~защите окружающей среды~~ достижению глобальных желательных целей ИКАО в отношении эмиссии CO<sub>2</sub>,

*признавая,* что многие государства и регионы разрабатывают ~~свои~~ **новые** аэронавигационные планы модернизации **своих** аэронавигационных систем ~~с учетом планов~~ **нового поколения,**

1. *порукает* Совету использовать предусмотренные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) руководящие указания для разработки и приоритизации технической программы работы ИКАО в области аэронавигации;

2. *настоятельно призывает* Совет предоставить государствам дорожную карту стандартизации, упомянутую в ГАНП, в качестве основы для программы работы ИКАО;

3. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать приведенные в ГАНП руководящие принципы в деятельности по планированию и осуществлению проектов для установления приоритетов, целевых задач и индикаторов в соответствии с согласованными на глобальном уровне целями, учитывая при этом эксплуатационные потребности;

4. *призывает* государства учитывать содержащиеся в ГАНП руководящие принципы при внедрении в качестве эффективной эксплуатационной меры по охране окружающей среды эксплуатационных усовершенствований в рамках их национальных стратегий по уменьшению экологических последствий, включая эмиссию CO<sub>2</sub> международной авиации;

5. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль своевременно представлять ИКАО и друг другу информацию о статусе реализации ГАНП, включая уроки, извлеченные в ходе выполнения его положений;

6. *предлагает* PIRG использовать стандартные средства ИКАО или соответствующие региональные средства для целей мониторинга и проводимого совместно с ИКАО анализа статуса внедрения аэронавигационных систем;

7. *порукает* Совету публиковать результаты этого анализа на региональных табло показателей деятельности и в годовом глобальном аэронавигационном докладе, включая, как минимум, ключевые приоритеты внедрения и полученные экологические преимущества, рассчитанные с помощью признанной Комитетом САЕР методики связанные с внедрением эксплуатационных усовершенствований, изложенных в концепции ASBU;

8. *настоятельно призывает* государства, разрабатывающие новые аэронавигационные планы модернизации своих аэронавигационных систем с учетом планов нового поколения, согласовывать свои планы с ИКАО так, чтобы обеспечить региональную и глобальную совместимость и согласование;

9. *порукает* Совету продолжать обновление ГАНП, сохраняя его актуальность с учетом меняющихся технологических и эксплуатационных потребностей.

### **Политика управления безопасностью полетов**

28.19 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A40-WP/52, в котором предлагаются изменения к резолюциям A38-3 и A38-4, касающимся защиты информации о безопасности полетов. Комиссия напомнила, что в этих резолюциях Ассамблеи Совету было поручено, в частности, предпринять такие шаги, которые могут быть необходимы для достижения значимого прогресса в разработке новых и/или усовершенствованных положений о защите информации о безопасности полетов, содержащихся в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", Приложении 19 "Управление безопасностью полетов" и других соответствующих Приложениях и инструктивных материалах. Соответственно в 2016 году Совет принял новые поправки к Приложениям 13, 19 и Приложению 6 "Эксплуатация воздушных судов". Комиссия согласилась с тем, что предлагаемые изменения к резолюциям

отражают поправки к указанным Приложениям и согласуются с соответствующим инструктивным материалом ИКАО.

28.20 В свете вышеизложенного Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующие резолюции, заменяющие резолюции А38-3 и А38-4 Ассамблеи.

**Резолюция 28/2. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к расследованию авиационного происшествия и инцидента**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что очень важно учитывать тот факт, что цель расследований авиационных происшествий и инцидентов не заключается в установлении доли вины или ответственности,

*признавая,* что очень важно добиваться, чтобы вся необходимая информация предоставлялась лицам, полномочным органам по расследованию авиационных происшествий с целью содействовать установлению причин и/или способствующих авиационным происшествиям и инцидентам факторов, с тем чтобы можно было принять все необходимые меры по их предотвращению,

*признавая,* что предотвращение авиационных происшествий является очень важным фактором обеспечения и в дальнейшем доверия к воздушному транспорту,

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

*признавая,* что защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, от ненадлежащего использования в целях, отличных от расследования авиационного происшествия или инцидента, является важным фактором получения в дальнейшем всей необходимой информации лицами, полномочными органами по расследованию, которые будут заниматься в будущем расследованием авиационных происшествий,

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

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

записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту, в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов",

~~признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении Е к Приложению 13, а также в дополнении В к Приложению 19, будут и впредь помогать многим государствам в разработке и реализации мер защиты некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту, от ненадлежащего использования~~ необходимость включения в национальные законодательства нормативов по защите перечисленных в Приложении 13 записей данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту, в целях обеспечения правового положения для назначенных государствами-членами компетентных полномочных органов и облегчения проведения такими органами сбалансированной проверки,

~~считая, что необходимо обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов~~ записей результатов расследования авиационного происшествия и инцидента и потребностей в их раскрытии или использовании ~~надлежащем отправлении правосудия~~ и что защита должна обеспечиваться на уровне, соответствующем характеру информации, формируемой каждым источником, а также цели раскрытия такой информации не направлена на недопущение отправления правосудия,

~~учитывая, что полномочные органы по расследованию авиационных происшествий и полномочные органы гражданской авиации признают необходимость дополнительного изучения ИКАО вопроса о защите информации о безопасности полетов~~ могут только обеспечить защиту для некоторых записей результатов расследования, находящихся под их ответственностью или контролем,

~~признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции А37-2 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,~~

1. ~~призывает~~ государства-члены вновь подтвердить свою приверженность защите записей результатов расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13,

12. ~~настоятельно призывает~~ государства-члены в соответствии с п. 5.12 Приложения 13 и добавления 2 к нему ~~продолжать~~ анализировать и, при необходимости, корректировать свои законодательства, правила и политику в целях обеспечения защиты записей, имеющих отношение к результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов, чтобы, ~~по возможности,~~ устранить препятствия при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов, ~~учитывая при этом опубликованные ИКАО правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов~~ и обеспечить в дальнейшем получение полномочными органами по расследованию авиационных происшествий всей необходимой информации;

2. ~~порукает Совету с учетом выводов и рекомендаций Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и результатов дальнейшей работы по этим выводам и рекомендациям предпринять такие шаги, которые могут быть необходимы для достижения значимого прогресса в разработке и/или изменении по мере необходимости положений в Приложении 13, других Приложениях и связанного с ними инструктивного материала до следующей очередной сессии Ассамблеи;~~

3. ~~заявляет,~~ что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-2 А38-3.

**Резолюция 28/3. Защита информации из систем сбора и обработки данных и информации о безопасности полетов в целях, собранных для поддержания и повышения уровня безопасности полетов, и записей бортовых самописцев в ходе обычных полетов**

*Ассамблея,*

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

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

*ссылаясь* на то, что Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" предоставляет защиту данных и информации о безопасности полетов, собранных для поддержания или повышения уровня безопасности полетов, и связанных с ними источников,

*признавая* важность защиты данных и информации о безопасности полетов и связанных с ними источников от ненадлежащего ее использования для обеспечения их постоянного наличия всей соответствующей информации о безопасности полетов, позволяющей принимать правильные и своевременные профилактические меры, поскольку использование данных и информации о безопасности полетов для иных целей, помимо поддержания или повышения уровня безопасности полетов, может препятствовать получению в будущем таких данных и информации и повлечь значительные негативные последствия для безопасности полетов,

*считая,* что необходимо обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите данных и информации о безопасности полетов и связанных с ними источников для поддержания или повышения уровня безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия,

*отмечая,* что записи бортовых самописцев и их расшифровки были предусмотрены для целей поддержки расследований авиационных происшествий и инцидентов,

*принимая во внимание,* что Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" предусматривает защиту записей бортовых самописцев или их расшифровок при выполнении обычных полетов,

*учитывая* важность защиты записей бортовых самописцев или их расшифровки при выполнении обычных полетов вне рамок расследований по типу Приложения 13,

*выражая озабоченность тенденцией использования информации о безопасности полетов для принятия действий дисциплинарного и карательного характера, а также принятия ее в качестве доказательства при судебных разбирательствах* возможностью использования данных и информации о безопасности полетов и записей бортовых самописцев при выполнении обычных полетов или их расшифровок для иных целей, помимо тех, для которых они собирались, включая процессуальные действия дисциплинарного, гражданского, административного и уголовного характера,

~~принимая во внимание важность сбалансированных условий, в которых дисциплинарные меры применяются к эксплуатационному персоналу не в случае выполнения им действий, соответствующих его опыту и уровню подготовки, а в случае преступной халатности или умышленных нарушений, что для представления донесений о безопасности полетов основополагающее значение имеют условия, когда служащие и эксплуатационный персонал могут быть уверены в том, что их действия или бездействие, соразмерные с уровнем их подготовки и опыта, не будут наказываться,~~

~~учитывая, что использование информации о безопасности полетов в других целях, помимо касающихся безопасности полетов, может затруднить получение такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов в авиации,~~

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

~~признавая, что технологический прогресс привел к появлению новых систем сбора, обработки и рассылки данных о безопасности полетов и в этой связи многочисленных источников информации о безопасности полетов, которые имеют важное значение для поддержания и повышения уровня безопасности полетов может расширить диапазон типов записей, данных и информации о безопасности полетов, которые могут быть собраны системами представления донесений о безопасности полетов и бортовыми самописцами,~~

~~отмечая, что существующее международное право, а также политика и практика во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования,~~

~~отмечая опубликование и разработку на постоянной основе ИКАО правовых принципов, предназначенных оказывать государствам помощь в принятии национальных законов и правил и введении венотомогательной политики и практики для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее отправление правосудия,~~

~~признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении Е к Приложению 13, а также в дополнении В к Приложению 19 будут и впредь помогать многим государствам в разработке и реализации мер защиты информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов,~~

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

~~признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции А37-3 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,~~

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить свою приверженность защите данных и информации о безопасности полетов, собранных для поддержания или повышения уровня безопасности полетов, и связанных с ними источников;

2. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить защиту записей бортовых самописцев или их расшифровок в ходе обычных полетов вне рамок расследований по типу Приложения 13;

~~3. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать или принимать законы, и правила и вводить венемогательную политику и практику для обеспечения защиты данных и информации, поступающей из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах и других рекомендациях, разработанных ИКАО о безопасности полетов и связанных с ними источников, а также записей бортовых самописцев или их расшифровок в ходе обычных полетов;~~

~~2. *настоятельно призывает* Совет сотрудничать с государствами-членами и соответствующими международными организациями в деле разработки и внедрения инструкторного материала, принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и результаты дальнейшей работы по этим выводам и рекомендациям, для поддержки создания эффективных систем представления данных о безопасности полетов и сбалансированных условий, в которых обеспечивается беспрепятственный доступ к ценной информации, получаемой из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов при одновременном уважении принципов отправления правосудия и свободы информации;~~

~~3. *порукает* Совету принять необходимые меры для совершенствования в соответствующих случаях Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в Приложении 19, других Приложениях и инструкторного материала по защите информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS), принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и дальнейшую работу по этим выводам и рекомендациям, с целью обеспечить на стабильной основе наличие информации о безопасности полетов, необходимой для управления безопасностью полетов, поддержания и повышения ее уровня, учитывая при этом необходимость взаимодействия между полномочными органами по безопасности полетов и судебными органами в контексте культуры открытого представления отчетности;~~

4. *порукает* Генеральному секретарю продолжать оказывать поддержку государствам во внедрении защитных механизмов, изложенных в Приложениях 6 и 19;

4-5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-3 A38-4.

28.21 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/213, представленный Сингапуром, Соединенными Штатами Америки и ИАТА при поддержке Индонезии, Китая, Маршалловых Островов, Науру, Палау, Папуа – Новой Гвинеи, Соединенного Королевства, Тринидада и Тобаго, Фиджи, Филиппин и ФБП, в котором освещается прогресс в области сотрудничества между государствами и отраслью в целях разработки региональных программ обмена информацией и анализа данных в поддержку управления рисками в области безопасности полетов. Комиссия

согласилась с тем, что государствам и отраслевым партнерам следует использовать и оптимизировать ресурсы для развития возможностей сбора и анализа данных о безопасности полетов в целях реализации региональных и глобальных приоритетов и целей в области безопасности полетов в связи с ГПБП. Комиссия также рекомендовала государствам и отраслевым партнерам сотрудничать в вопросах обмена передовым опытом в области совместного использования и анализа информации о безопасности полетов и обмениваться методиками выявления и анализа факторов риска для безопасности полетов. Комиссия была проинформирована о том, что ИКАО создала веб-сайт, касающийся внедрения системы управления безопасностью полетов (СУБП) ([www.icao.int/SMI](http://www.icao.int/SMI)) для обмена практическими примерами и инструментами, связанными с внедрением систем управления безопасностью полетов. Государствам и международным организациям было предложено продолжать вносить свой вклад в работу этого веб-сайта. Комиссия была проинформирована о том, что меры, предложенные в документе A40-WP/213, рассматриваются на высоком уровне в проекте резолюции 28/1, содержащемся в документе A40-WP/51.

28.22 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/361 Revision No. 1, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) и поддержанный государствами региона SAM и государствами – членами ЛАКГА<sup>8</sup>, в котором подчеркиваются проблемы, возникающие при осуществлении государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Комиссия поддержала необходимость учета масштабируемости при реализации заложенных в ГПБП стратегий.

28.23 Информационные документы были представлены Непалом (A40-WP/484), Республикой Корея (A40-WP/430) и Российской Федерацией (A40-WP/492).

### **Итоги Тринадцатой Аэронавигационной конференции**

28.24 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/12, представленный Советом, в котором сообщалось об итогах AN-Conf/13. Комиссия, принимая к сведению итоги AN-Conf13, настоятельно призвала государства выполнить адресованные им рекомендации.

28.25 Комиссия признала важность проведения специализированных совещаний, таких как аэронавигационные конференции или конференции высокого уровня по безопасности полетов, перед сессиями Ассамблеи в качестве механизма, позволяющего своевременно рекомендовать дополнительную техническую работу для ИКАО в целях подготовки бюджета на следующий трехлетний период. Комиссия поддержала эту практику и рекомендовала продолжать ее. Комиссия призвала государства, международные организации и заинтересованные стороны из отрасли оказывать ИКАО поддержку в выполнении не предусмотренной бюджетом работы, вытекающей из рекомендаций специализированных совещаний, путем предоставления Организации внебюджетных ресурсов. Комиссия признала, что проведение специализированных совещаний перед сессиями Ассамблеи позволяет Технической комиссии уделять основное внимание глобальным планам и политическим решениям, повышая тем самым эффективность работы сессий Ассамблеи. Кроме того, Комиссия рекомендовала, чтобы ИКАО привлекала внимание государств и международных организаций к важности принятия участия в специализированных совещаниях, на которых обсуждаются технические вопросы.

---

<sup>8</sup> Белиз, Боливия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

28.26 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/157, представленный 54 Договаривающимися государствами<sup>9</sup> – членами АКГА, в котором подчеркивалась необходимость дальнейшего укрепления сотрудничества между гражданскими и военными органами и содействия осуществлению гибкого использования воздушного пространства. Комиссия была проинформирована о том, что в связи с рекомендациями 3.4/1 и 3.4/2 AN-Conf/13, одобренными Советом, по этим предложениям уже принимаются меры. В связи с этим Комиссия, подчеркивая важность сотрудничества и взаимодействия между гражданскими и военными органами, согласилась с тем, что ИКАО и государствам следует продолжать свои усилия в поддержку такого сотрудничества и гибкого использования воздушного пространства.

28.27 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Индией (A40-WP/363) и Бангладеш (A40-WP/503).

#### **Сводное заявление о постоянной политике ИКАО**

28.28 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/3, представленный Советом в соответствии с резолюцией A15-9, которая требует, чтобы на каждой очередной сессии, на которой создается Техническая комиссия, Ассамблея принимала сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации. Комиссия согласилась с изменениями, предложенными в добавлении к документу A40-WP/3.

28.29 В свете состоявшегося обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

#### **Резолюция 28/4. 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 ~~37-й~~ 38-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблей в резолюции ~~A37-15~~ A38-12 (добавления A-WO включительно);

*принимая во внимание,* что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося

<sup>9</sup> 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, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

в резолюции ~~A37-15~~A38-12 с добавлениями A-WO включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 38-й 40-й сессии Ассамблеи,

*принимая* во внимание, что политику или связанные с ней 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, глобальные планы, Правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в том числе, в частности, касается касающиеся связанных с постоянной политикой правил,

~~*принимая во внимание*, что Ассамблея согласилась подготовить новую резолюцию A38-11 на основе добавлений A, 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 ИКАО и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 38-й 40-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. *просит* Совет уделять постоянное внимание сводному заявлению о постоянной политике ИКАО и связанным с ней правилам, касающимся непосредственно аэронавигации, и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A37-15~~ A38-12 с добавлениями и резолюцию A15-9, за исключением добавлений A, D и E, которые заменяются новой резолюцией A38-11.

## ДОБАВЛЕНИЕ 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 государств-членов и ИКАО,

*принимая во внимание* необходимость получать максимальную пользу от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

*постановляет:*

1. созываемые Советом совещания, в которых могут принимать участие на равной основе все государства-члены, являются главным средством достижения решения проблем, имеющих всемирное значение, включая разработку поправок к Приложениям, глобальным планам 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 требующуюся на данном совещании специализацию экспертов. 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 государств-членов 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 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 государства-члены или ИКАО,

*постановляет:*

1. Аэронавигационная комиссия создает 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 поддерживали стратегические цели ИКАО, были определены четко и ясно с указанием сроков и соблюдались;

3. Аэронавигационная комиссия периодически рассматривает ход работы групп экспертов, упраздняет группы экспертов, как только будут завершены порученные им виды деятельности. Существование группы экспертов допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы;

4. деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на учете эксплуатационных характеристик 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 государств-членов.

### **ДОБАВЛЕНИЕ С**

#### **Сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей**

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

1. сертификаты летной годности и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила государством-членом, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими государствами-членами 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 воздушных судов или членов летного экипажа, сертификаты, удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами государством-членом, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что удовлетворительное применение SARPS и PANS зависит от квалификации и компетентности авиационного персонала,

*принимая во внимание,* что государства-члены испытывают трудности в этих вопросах вследствие нехватки квалифицированного авиационного персонала для поддержки существующей и будущей авиатранспортной системы,

*принимая во внимание,* что необходимы особые усилия по оказанию поддержки государствам-членам для удовлетворения их потребностей в людских ресурсах,

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

*постановляет:*

1. ИКАО оказывает помощь государствам-членам в деле обеспечения и поддержания компетентности авиационного персонала посредством реализации программы ИКАО по подготовке авиационных специалистов;

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

- a) ответственность за квалификацию авиационных специалистов несут государства-члены;
- b) наивысший приоритет придается осуществлению учебных мероприятий, поддерживающих внедрение SARPS;
- c) сотрудничество с государствами-членами и отраслью является необходимым для разработки и проведения учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS;
- d) в приоритетном порядке внимание уделяется воспитанию следующего поколения авиационных специалистов;

3. ИКАО консультирует эксплуатантов учебных заведений, но не принимает участия в эксплуатации таких средств;

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

### **Правило, связанное с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует оказывать помощь государствам-членам в гармонизации уровней квалификации авиационных специалистов. В основе этих усилий должны лежать:

- a) анализ данных в целях определения приоритетов и потребностей;
- b) определение потребностей в подготовке персонала для выполнения положений ИКАО;
- c) компетентностный подход к обучению.

### **ДОБАВЛЕНИЕ Е**

#### **Разработка 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 государствами-членами 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 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 соответствуют настоящим и перспективным потребностям международной гражданской авиации;

2. в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки вносятся в региональный план посредством переписки между ИКАО, государствами-членами 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 важным инструментом 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. при реализации программ государствами-членами приоритетное внимание уделяется предоставлению и обеспечению постоянного функционирования тех средств и служб, нехватка которых может иметь отрицательные последствия для международных полетов;

6. определение, изучение 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 методику управления проектами, выявляют проблемы и недостатки в региональных планах и их реализации и 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. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется государствам-членам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.

3. Совету следует обеспечивать, чтобы указанные в региональных планах сроки выполнения требований, связанных с закупкой новых типов оборудования, реалистично учитывали время, необходимое для приобретения соответствующего оборудования.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы региональные планы разрабатывались на основе веб-технологий с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.

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

## ДОБАВЛЕНИЕ 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, государства-члены предоставляют в соответствии со статьей 28 Конвенции,

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

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

*учитывая,* что региональное аэронавигационное планирование, как правило, осуществляется группами 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 повестка 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 авиаперевозок 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 полномасштабных региональных совещаний.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять государства-члены, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступить 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 государству-члену 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 внедрения.

## **ДОБАВЛЕНИЕ G**

### **Установление пределов воздушных пространств ОВД**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции государству-члену 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 государством-членом своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,

*принимая во внимание,* что совместные усилия государств-членов 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, одобряемыми Советом ИКАО, как правило, 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 следует заключать 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 государства действует 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, связанными с обеспечением безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее *заявляет*, что:

6. любое государство-член, 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. Государствам-членам 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. Государствам-членам 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.

3. 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.

## **ДОБАВЛЕНИЕ Н**

### **Обеспечение поисково-спасательной службы**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое государство-член 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 государств-членов, 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 государства-члена 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 устранению 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 государство-член, 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. Государствам-членам следует в сотрудничестве с другими государствами и 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 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 государствами-членами 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. государства-члены могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО;

5. ИКАО служит международным форумом, выполняющим определенную роль в содействии улучшению сотрудничества гражданских и военных органов, их взаимодействия и обмена передовой практикой между ними и в осуществлении, 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. Государствам-членам 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 согласовывать 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 J**

### **Обеспечение отвечающих требованиям 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 несмотря на расширяющуюся практику эксплуатации аэродромов автономными организациями, обязательство государства обеспечивать безопасное функционирование аэродромных объектов и служб остается неизменным,

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

*постановляет*:

1. ИКАО осуществляет обзор технических требований 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 аэродромах, используемых для полетов современных воздушных судов;
3. государствам следует принять необходимые меры, включая выделение соответствующих ресурсов, в целях расширения масштабов сертификации аэродромов и внедрения СУБП на аэродромах;
4. государствам следует уделять больше внимания управлению операциями 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 государства-члены о развитии событий.
2. Совету следует и впредь обращать внимание изготовителей воздушных судов и эксплуатантов на принципы политики, изложенные в пункте 2 постановляющей части.

## **ДОБАВЛЕНИЕ К**

### **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 трудностей с набором персонала надлежащей квалификации и удержанием его на работе после прохождения подготовки,

*принимая во внимание,* что такие трудности осложняют удовлетворительное выполнение 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 устанавливались с учетом требуемой квалификации и выполняемых им обязанностей.

## **ДОБАВЛЕНИЕ L**

### **Участие государств в технической работе ИКАО**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует поощрять эффективное участие государств-членов в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек ИКАО и государств-членов в связи с этим участием.

2. Государствам-членам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:

а) 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 их 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 ИКАО;
- e) содействовать ИКАО в проводимой ею технической работе любыми другими способами, которые может предложить Совет.

## ДОБАВЛЕНИЕ М

### Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что государствам-членам необходимо постоянно оказывать эффективную помощь 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 государствам-членам в решении их проблем внедрения,

*принимая во внимание,* что для того чтобы сотрудники технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро могли надлежащим образом выполнять свои задачи, важно обеспечить им возможность поддерживать на должном уровне свою квалификацию и постоянно 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 государствам-членам в решении их проблем, касающихся мероприятий по осуществлению непрерывного мониторинга, реализации региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;

2. сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро обеспечивается возможность поддерживать на должном уровне свою техническую квалификацию, 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 государства-члены 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, в частности 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 ИКАО и различных ее совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

### **ДОБАВЛЕНИЕ N**

#### **Сотрудничество государств-членов 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 может потребоваться участие экспертов из многих специализированных технических и эксплуатационных областей и доступ к специально оборудованным средствам для расследования,

*принимая во внимание,* что многие государства-члены не располагают такими специализированными техническими и эксплуатационными экспертными возможностями и соответствующими средствами,

*принимая во внимание,* что для обеспечения 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 ложиться тяжелым финансовым бременем на государство, в котором произошло авиационное происшествие,

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

*постановляет* рекомендовать государствам-членам сотрудничать в расследовании авиационных происшествий, особенно происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью государства-члены и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО), по мере возможности, среди прочего:

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

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Государствам-членам 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 трудностей, возникающих при расследовании авиационных происшествий.

2. Государствам-членам рекомендуется способствовать участию в качестве наблюдателей расследователей из полномочных органов по расследованию авиационных происшествий в проводимых в других государствах расследованиях в целях их стажировки и профессиональной ориентации.

3. Государствам-членам и РАИО 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 TRAINAIR PLUS, которая позволяет обеспечить стандартизированную на международном уровне квалификационную подготовку.

4. Государствам-членам рекомендуется пользоваться разработанным ИКАО в 2007 году для использования государствами типовым меморандумом о взаимопонимании (МОВ) в целях поощрения взаимного сотрудничества при проведении расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Текст типового МОВ размещен на общедоступном веб-сайте ИКАО.

5. Государствам-членам рекомендуется использовать, при необходимости, *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и*

*инцидентов* (Doc 9946) ИКАО, в котором содержится инструктивный материал о порядке создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов в рамках региона или субрегиона и управлении этой системой.

## ДОБАВЛЕНИЕ О

### 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 аэронавигации",

*принимая во внимание* признанный факт, что возможности человека, на которые воздействуют психологические и когнитивные факторы и ограничения, существенно влияют на общие результаты деятельности в области безопасности полетов,

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

3. государствам-членам 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.