



A36-WP/357
P/55
26/9/07

36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТАМ 25, 26 И 27 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по пунктам 25, 26 и 27 повестки дня утвержден Технической комиссией. Резолюции 26/1 и 27/1 рекомендуются для принятия на пленарном заседании.

Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.

Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06)

25.1 Выполнение рекомендаций DGCA/06

25.1.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A36-WP/63 с добавлением, содержащий доклад о предпринимаемых действиях по рекомендациям Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06), состоявшейся в 2006 году. Данный рабочий документ содержит информацию о выполнении рекомендаций, адресованных государствам, и о последующих действиях по рекомендациям, адресованным ИКАО. В добавлении 1 к документу A36-WP/63 изложена будущая работа Совета по рассмотрению структуры и процесса разработки положений Приложений ИКАО, включая Стандарты, играющие критическую роль в обеспечении безопасности полетов. Комиссия приняла к сведению информацию, представленную в документе A36-WP/63.

25.2.2 Стандарты, Рекомендуемая практика и Правила ИКАО

25.2.3 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/50, представленный Португалией от имени Европейского сообщества и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем. В документе WP/50 говорится, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) повысила осведомленность о проблемах, с которыми сталкиваются многие государства при выполнении своих обязательств по Чикагской конвенции. В документе рассматривается вопрос о сложности структуры положений Приложений и системы Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и приводятся предложения относительно будущей работы, основанной на проекте резолюции для принятия Ассамблеей.

25.2.4 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/239, представленный Королевством Саудовская Аравия и государствами – членами Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА). В этом документе предлагается рассмотреть процедуру принятия международных SARPS. В нем содержится призыв к Совету разработать механизм обеспечения более широкого участия Договаривающихся государств, с тем чтобы они могли высказать свое мнение относительно поправок, предлагаемых к Приложениям Чикагской конвенции. В документе также предлагается принять базовую методику внесения существенных изменений в систему международной гражданской авиации.

25.2.5 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/246, представленный Организацией по предоставлению аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (КАНСО). В документе рассматривается вопрос о сложности действующих SARPS и представлен ряд предложений. В виду того, что во многих государствах существует тенденция к отделению предоставления аэронавигационных услуг от регулятивно-надзорной функции, при выработке и внедрении SARPS возникает настоятельная необходимость тесного сотрудничества между регулирующими органами и регулируемой отраслью. В документе говорится, что SARPS ИКАО должны служить для отрасли основой для сотрудничества и конкретизации того, как их применение будет выражаться в технических стандартах.

25.2.6 Некоторые делегаты считали, что разработка международных стандартов отрасли, как это предложено в документе A36-WP/246, может поставить в невыгодное положение ряд государств, поскольку используемый отраслью процесс отличается от применяемого ИКАО процесса глобальных консультаций. Комиссия согласилась с тем, что ответственность за принятие международных стандартов в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации по-прежнему возлагается на ИКАО.

25.2.7 Комиссия, принимая к сведению будущую работу Совета по рассмотрению структуры положений Приложений и процесса их разработки, изложенную в добавлении 1 к документу A36-WP/63, считала, что высказанные в ходе обсуждения и изложенные в рабочих документах идеи, в частности в документах A36-WP/50, A36-WP/239 и A36-WP/246, будут весьма полезны Совету в его дальнейшей работе. В этой связи Комиссия призвала Совет учитывать предложенный в документе A36-WP/50 проект резолюции, основные предложения которой заключаются в следующем:

- a) выявить основные риски и определить меры снижения этих рисков, которые следует положить в основу будущих проверок в рамках УПКБП, и уведомление о различиях с которыми должно разрешаться только в исключительных обстоятельствах;
- b) включить более подробные технические положения в дополнения или соответствующий инструктивный материал;
- c) пересмотреть существующую структуру Приложений с целью ее упрощения и сделать более ясной цель различных SARPS.

Комиссия считала, что эти предложения могут представлять собой часть измененного круга полномочий по пересмотру содержащихся в Приложениях положений, а также процесса внесения поправок. Однако ряд делегатов выразили сомнение в необходимости в подготовке нового Приложения по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. В качестве альтернативы было предложено включить положения, касающиеся организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в соответствующие Приложения, как это уже сделано в случае Приложения 6. Также было предложено провести независимое рассмотрение процесса разработки стандартов, включая сравнение с практикой других международных организаций.

25.2.8 Комиссия, принимая изложенный выше курс действий, отметила, что Совету необходимо будет рассмотреть потребности в ресурсах для проведения этой дополнительной работы.

25.3 Обеспечение соблюдения SARPS ИКАО

25.3.1 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в представленном Республикой Корея документе A36-WP/245. В документе описываются разработка и функции механизма базы данных для использования в целях отслеживания и обеспечения выполнения SARPS ИКАО. Этот механизм предоставляется другим государствам бесплатно и может оказаться полезным при сопряжении с базой данных Универсальной программы проведения проверок

организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Секретарь отметил, что в этой связи потребуются дополнительные ресурсы для адаптации прикладных программ в целях обеспечения их совместимости с программами ИКАО, такими, как связанные с предстоящим внедрением электронной системы уведомления и представления сведений о различиях, и что в этом плане будет приветствоваться поддержка со стороны Договаривающихся государств.

25.4 Обмен информацией о безопасности полетов

25.4.1 Комиссия рассмотрела представленный Колумбией документ A36-WP/201, в котором подчеркнута важность вывода 2/1 d) DGCA/06, касающегося обмена информацией о летной годности. Комиссия отметила, что ИКАО в настоящее время располагает ресурсами для изучения возможности создания базы данных, с тем чтобы Договаривающиеся государства могли обмениваться информацией о летной годности. Комиссия также приняла к сведению предложение Колумбии о том, чтобы государства, по возможности, предоставляли услуги экспертов для оказания помощи в этой работе.

25.5 Проводимые ИКАО оценки/проверки эксплуатантов международного воздушного транспорта в сфере безопасности полетов

25.5.1 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки документ A36-WP/89. В документе WP/89 рассматривается аспект рекомендации 2/5 Конференции ГДГА, предусматривающей оказание непосредственной помощи государствам, не соблюдающим нормативные положения, и их эксплуатантам международного воздушного транспорта, используя с этой целью группу международных инспекторов и экспертов в области безопасности полетов. Последняя задача по оказанию помощи эксплуатантам будет включать в себя проведение оценок/проверок этих эксплуатантов в сфере обеспечения безопасности полетов. При этом в случае удовлетворительных результатов такие эксплуатанты не будут сталкиваться с ограничениями, накладываемыми другими государствами вследствие недостатков их собственных государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов. В документе WP/89 говорится, что такая роль умаляет значение контроля за обеспечением безопасности полетов воздушных судов иностранных эксплуатантов; кроме того, ИКАО рассредоточит свои собственные усилия по оказанию помощи государствам, если она возложит на себя новую и неприемлемую задачу, которую вместо ИКАО должны решать Договаривающиеся государства, выполняющие свои функции государства эксплуатанта. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО не следует в дальнейшем заниматься вопросом оказания непосредственной помощи эксплуатантам.

25.5.2 Комиссия приняла к сведению документ A36-WP/56, представленный Межгосударственным авиационным комитетом.

— — — — —

Пункт 26 повестки дня. Признание сертификатов и свидетельств, выданных другими государствами

26.1 Признание сертификатов и свидетельств, выданных другими государствами

26.1.1 Комиссия рассмотрела документ A36-WP/13, документ A36-WP/124, представленный Пакистаном, и документ A36-WP/248, представленный Австралией.

26.1.2 В представленном Советом документе A36-WP/13 освещаются вопросы, связанные с признанием сертификата авиаэксплуатанта (САЭ) и с производством полетов иностранными эксплуатантами. В документе представлен проект резолюции Ассамблеи о признании государствами САЭ иностранных эксплуатантов и наблюдении за их деятельностью. Наблюдение за деятельностью иностранных эксплуатантов является обязанностью государства. Предлагаемая резолюция напоминает государствам о необходимости такого наблюдения, в связи с чем им следует ввести требования и правила и, при необходимости, принимать надлежащие меры для поддержания безопасности полетов. В качестве дополнительной меры обеспечения безопасности полетов государствам настоятельно рекомендуется включать в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов. Предлагаемая резолюция также настоятельно призывает государства устанавливать эксплуатационные требования, регулирующие допуск иностранных авиаэксплуатантов на их территорию, уделяя при этом должное внимание последствиям их введения для упорядоченного развития международной гражданской авиации и связанным с этим затратам и нагрузке.

26.1.3 Комиссия отметила наличие большого количества новых требований, в соответствии с которыми эксплуатанты государства должны представлять подробную эксплуатационную информацию другим государствам и иногда получать от этих государств эксплуатационные спецификации. Эти требования иллюстрируют трудности, связанные с признанием действительным САЭ, выданного другим государством. Предлагаемая резолюция усиливает стандарт раздела II частей I и III Приложения 6, касающийся такого признания, и призывает ИКАО продолжать разработку необходимых руководящих принципов и процедур признания действительными сертификатов и свидетельств.

26.1.4 Одна из делегаций подчеркнула необходимость своевременной подготовки инструктивного материала, касающегося процедур верификации условий признания действительными сертификатов и свидетельств.

26.1.5 В свете результатов рассмотрения Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюции 26/1. Признание государствами сертификатов авиаэксплуатанта иностранных эксплуатантов и наблюдение за их деятельностью

Ассамблея

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают Договаривающимся государствам юридические и эксплуатационные рамки для создания системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации на основе взаимного доверия и признания, требуя, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли свои обязательства по реализации в практически возможном объеме Стандартов и Рекомендуемой практики и по осуществлению надлежащего надзора за безопасностью полетов,

принимая во внимание, что согласно статье 37 Конвенции каждому Договаривающемуся государству необходимо сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

напоминая о том, что вопрос признания действительными сертификатов других Договаривающихся государств регулируется статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами,

напоминая, что окончательная ответственность за надзор в сфере безопасности полетов ложится на Договаривающиеся государства, которые должны постоянно пересматривать свои соответствующие возможности по надзору в сфере безопасности полетов,

принимая во внимание, что главная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении безопасности полетов в международной гражданской авиации во всем мире,

напоминая о резолюции A35-7 Ассамблеи, которая, в частности, настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам делиться критической с точки зрения безопасности полетов информацией и напоминает им о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов,

напоминая о Конференции генеральных директоров гражданской авиации по Глобальной стратегии в сфере безопасности полетов 2006 года, которая призвала государства исходить, при признании действительными удостоверений и свидетельств других государств, исключительно из соображений безопасности полетов, а не из стремления получить экономические преимущества, и рекомендовала, в частности, чтобы:

- a) ИКАО разработала необходимые принципы и процедуры для оказания государствам помощи в обеспечении максимальной практически достижимой степени единообразия в признании действительности удостоверений и свидетельств и в осуществлении наблюдения за полетами иностранных воздушных судов над их территорией;
- b) государства устанавливали, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе, правила, регулирующие доступ иностранных авиаэксплуатантов на их территорию;

- с) государства включали в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, основанную на типовой статье о безопасности полетов, разработанной ИКАО;

принимая во внимание, что Конвенция устанавливает для соблюдения правительствами основные принципы для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения развивались упорядоченным и гармоничным образом, в связи с чем одной из целей ИКАО является поддержка принципов и мер, направленных на то, чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично при взаимном уважении прав государств и с учетом общих интересов,

признавая, что несогласованность эксплуатационных требований и мер регулирования допуска авиаэксплуатантов из других государств может отрицательно сказываться на безопасности, эффективности и регулярности их полетов,

признавая, что несогласованная разработка национальной политики и программ в области наблюдения за эксплуатантами других государств может принижать роль международной гражданской авиации в социально-экономическом развитии,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости осуществлять надзор за своими эксплуатантами в сфере безопасности полетов в полном соответствии с действующими SARPS, убеждаться в том, что иностранные эксплуатанты, выполняющие полеты над их территорией, находятся под надлежащим надзором со стороны их собственных государств и принимать соответствующие меры, когда это необходимо, для поддержания уровня безопасности;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства ввести требования и правила в отношении выдачи разрешения и наблюдения за полетами эксплуатанта, сертифицированного другим Договаривающимся государством, и при необходимости принимать надлежащие меры для поддержания безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства вставлять в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, принимая во внимание типовую статью, прилагаемую к резолюции, принятой Советом 13 июня 2001 года;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства признавать действительным сертификат авиаэксплуатанта (САЭ), выданный другим Договаривающимся государством, для целей полета над их территорией, включая посадки и взлеты, при условии, что требования, согласно которым этот сертификат был выдан, соответствуют минимальным применимым Стандартам, указанным в разделе II частей I и III Приложения 6;

5. *настоятельно призывает* Генерального секретаря продолжать разработку необходимых руководящих принципов и процедур для верификации условий признания действительными сертификатов и свидетельств в соответствии со статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства устанавливать эксплуатационные правила, регулирующие допуск иностранных авиаэксплуатантов на их территорию, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе и в соответствии со

Стандартами, руководящими принципами и процедурами ИКАО, уделяя при этом должное внимание необходимости сведения к минимуму затрат и нагрузки на Договаривающиеся государства и эксплуатантов;

7. настоятельно призывает Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения конкретных эксплуатационных требований и мер, регулирующих допуск эксплуатантов из других Договаривающихся государств, которые сказывались бы отрицательным образом на упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

26.1.6 В представленном Пакистаном документе A36-WP/124 предлагается усиление роли ИКАО в вопросах безопасности полетов, в частности в том, что касается наблюдения за деятельностью иностранных эксплуатантов государствами и региональными группами. Комиссия отметила, что наблюдение за деятельностью иностранных эксплуатантов является обязанностью государства.

26.1.7 В представленном Австралией документе A36-WP/248 предлагается, чтобы ИКАО разработала международный регистр сертификатов авиаэксплуатантов (САЭ) для обеспечения своевременного и эффективного наблюдения за деятельностью иностранных авиаэксплуатантов в соответствии с обязательствами государств содействовать безопасности авиаперевозок в пределах своих территорий. Кроме того, создание такого регистра может существенно уменьшить нагрузку на авиакомпании, связанную с постоянным обновлением информации сертификата авиаэксплуатанта по каждому воздушному судну, выполняющему международные полеты. До создания регистра САЭ ИКАО необходимо будет изучить и определить механизм финансирования этой инициативы. Комиссия поддержала предложение о том, что при условии наличия финансирования ИКАО разработает международный регистр САЭ, благодаря которому Договаривающиеся государства смогут получать полную информацию о действительности САЭ и об эффективности деятельности соответствующих надзорных органов по обеспечению соблюдения требований.

Пункт 27 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО

27.1 Новая версия Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО

27.1.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом ИКАО документ A36-WP/47, в котором содержится новая версия Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, принятая Советом 18 июля 2007 года. В новую версию ГПБП интегрирована Глобальная "дорожная карта" обеспечения безопасности полетов, разработанная по просьбе и поддержке ИКАО основными заинтересованными сторонами отрасли в рамках Отраслевой группы по стратегии в области безопасности полетов (концерны "Эрбас", "Боинг", Международный совет аэропортов (МСА), Организация по предоставлению аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Фонд безопасности полетов (ФБП)). В документе A36-WP/47 также содержится предлагаемая резолюция Ассамблеи по вопросам глобального планирования. Цель данной рекомендации заключается в предложении перечня основных принципов высокого уровня, направленных на поддержку и укрепление подхода ИКАО к глобальному планированию в рамках стратегических целей A и D, касающихся безопасности и эффективности полетов.

27.1.2 Международный совет деловой авиации (МСДА) отметил, что сектор деловой авиации не был привлечен к разработке "дорожной карты", но выразил полную поддержку ГПБП и "дорожной карты". МСДА предложил учитывать при дальнейшем совершенствовании ГПБП стратегию обеспечения безопасности полетов в деловой авиации, разработанную МСДА, его ассоциациями-членами и Фондом безопасности полетов.

27.1.3 В представленном Колумбией документе A36-WP/202 содержится подробная информация о семинаре/практикуме, который будет проведен в Колумбии в октябре 2007 года для распространения и использования Глобальной "дорожной карты" по безопасности полетов и предлагается, чтобы такой подход был применен и в других регионах. Комиссия отметила, что данный документ по существу является вспомогательным и дополнительным к документу A36-WP/47.

27.1.4 Комиссия также приняла к сведению информацию, представленную Австралией в документе A36-WP/181, относительно внедрения Глобальной "дорожной карты" по безопасности полетов рядом государств региона Азии/Тихоокеанского региона в области ОрВД.

27.1.5 В свете результатов рассмотрения Комиссия представляет для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 27/1. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели в таких областях, как безопасность полетов и эффективность,

признавая важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

признавая важность основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив, обеспечивающих эффективную реализацию,

признавая, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности и эффективности полетов гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами под руководством ИКАО,

1. *постановляет,* чтобы ИКАО осуществляла и постоянно обновляла Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации;

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

3. *постановляет,* что эти глобальные планы обеспечивают основу, на которой будут разрабатываться и реализоваться региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения, тем самым обеспечивая гармонизацию и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов и эффективности международной гражданской авиации;

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

5. *порукает* Совету представлять доклад о реализации и эволюции глобальных планов на будущих очередных сессиях Ассамблеи;

6. *порукает* Генеральному секретарю разместить глобальные планы на общедоступном веб-сайте ИКАО;

7. *заявляет,* что данная резолюция Ассамблеи заменяет резолюцию A33-16 Ассамблеи, касающуюся Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

признавая, что обеспечение безопасности полетов является совместной обязанностью ИКАО, Договаривающихся государств и других заинтересованных сторон,

признавая, что в рамках партнерства с отраслевыми организациями, такими как Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST), Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов (ESSI), Панамериканская группа по безопасности полетов авиации (PAAST) и Группа по повышению безопасности полетов африканских стран и островов Индийского океана (ASET), могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

признавая, что имеется необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,

отмечая, что предполагаемое увеличение объема перевозок международной гражданской авиации приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если не будет уменьшена частота авиационных происшествий,

осознавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту,

признавая, что активный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по определению и управлению рисками безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения безопасности полетов авиации,

отмечая с удовлетворением, что основные партнеры по отрасли, выступающие в качестве Отраслевой группы по стратегии в области безопасности полетов (ISSG), совместно с ИКАО разработали глобальную "дорожную карту" обеспечения безопасности полетов, ставшую основой Глобального плана обеспечения безопасности полетов,

отмечая намерение постоянно использовать Глобальный план обеспечения безопасности полетов в качестве средства повышения безопасности полетов за счет концентрации усилий на тех областях, в которых они больше всего необходимы,

отмечая, что ИКАО разработала единую стратегию устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов;

отмечая, что 18 июля 2007 года Совет принял измененный Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

1. *подчеркивает* необходимость снижения количества и частоты авиационных происшествий с человеческими жертвами при выполнении воздушных перевозок во всех регионах мира и, в частности, в регионах, где эта частота значительно превышает средний мировой показатель;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и отрасли применять принципы и цели ГПБП и глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов и внедрять их методики в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами в целях снижения количества и частоты авиационных происшествий;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам проявлять политическую волю в целях предпринятия мер по устранению недостатков, включая недостатки, выявленные в ходе проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), применяя при этом методику ГПБП и процесс регионального планирования ИКАО;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам усиливать глобальные рамки обеспечения безопасности полетов посредством:

- a) обмена соответствующей информацией о безопасности полетов между государствами, всеми другими авиационными заинтересованными органами и общественностью;
- b) ускоренного внедрения систем управления безопасностью полетов в рамках авиационной отрасли в дополнение к существующим нормативным рамкам;
- c) содействия реализации справедливой практики за счет создания условий, в которых поощряется и стимулируется представление донесений и обмен информацией и в которых в случае получения информации о недостатках корректирующие действия предпринимаются своевременно;
- d) представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в соответствии с требованиями ИКАО;

5. *настоятельно рекомендует* государствам осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и убеждаться в том, что за деятельностью иностранных эксплуатантов, выполняющих полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны их государств, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *настоятельно рекомендует* государствам разрабатывать рациональные решения в области обеспечения безопасности полетов в целях полномасштабной реализации их функций по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов. Это может быть достигнуто за счет распределения ресурсов, использования внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, и привлечения специалистов из других государств;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованной реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО, избегая при этом дублирования работ.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Глобальный аэронавигационный план

Ассамблея,

принимая во внимание, что повышение эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

приняв резолюцию A35-15, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM),

отмечая, что 30 ноября 2006 года Совет принял новую версию Глобального аэронавигационного плана (ГАНП),

1. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать предусмотренные в ГАНП рекомендации в рамках деятельности по планированию и осуществлению проектов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованному внедрению ГАНП, избегая при этом дублирования работ;

3. *порукает* Совету в тесном сотрудничестве с государствами и другими заинтересованными органами обеспечить постоянное обновление ГАНП с учетом дальнейшего развития событий в эксплуатационной и технической областях;

4. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать разработке региональных, субрегиональных и национальных планов на основе ГАНП и осуществлять контроль за их внедрением.

27.2 Проблемы вихревой безопасности

27.2.1 В представленном Российской Федерацией документе A36-WP/193 рассматривается проблема вихревого следа с точки зрения безопасности полетов и увеличения пропускной способности воздушного пространства. В документе дано краткое описание комплексного подхода к решению данной проблемы и его практическое применение. В документе также предлагается изменить Техническую программу работы ИКАО с целью включить в нее разработку основных требований к бортовым и наземным системам предупреждения и индикации вихревых следов.

27.2.2 Секретарь отметила, что Аэронавигационная комиссия активно участвует в работе по проблеме вихревого следа и безусловно учтет данный документ в дальнейшей работе, которая также будет заключаться в рассмотрении информации о случаях столкновения с вихревым следом и результатов деятельности рабочей группы по категоризации вихревых следов и минимумам эшелонирования. Комиссия одобрила этот курс действий.

— КОНЕЦ —