



## **ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

**Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года**

### **ДОКЛАД КОМИТЕТА А КОНФЕРЕНЦИИ ПО ПУНКТУ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый доклад утвержден Комитетом А для представления пленарному заседанию.

Алексис Братуэйт  
Председатель Комитета

*Примечание. После изъятия данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.\**



**Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)**

**4.1. Экономические выгоды, обеспечиваемые авиацией**

4.1 В документах AN-Conf/13-WP/24, представленном Секретариатом, AN-Conf/13-WP/138, представленном Доминиканской Республикой и AN-Conf/13-WP/193, представленном Международным советом ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА), подчеркивается, что инвестирование в развитие воздушного транспорта является фактором устойчивого развития и этому необходимо присваивать надлежащий уровень важности в государственном механизме национального планирования. Комитет признал важность согласования глобальных, региональных и национальных планов с целями Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года (ЦУР ООН). Включение авиации в национальную систему планирования будет содействовать направлению помощи и финансовых потоков в авиатранспортный сектор и расширению таких возможностей. Комитет также подчеркнул важность реинвестирования ресурсов, генерируемых авиацией, в модернизацию аэронавигационной системы для обеспечения ее устойчивого развития.

4.2 Ввиду того что к 2030 году, как ожидается, объем воздушного движения увеличится вдвое, Комитет признал важность авиации общего назначения в качестве начального этапа развития и базовой подготовки как для полетов авиации общего назначения, так и коммерческих полетов, с тем чтобы удовлетворить ожидаемый спрос, как подчеркивается в документе AN-Conf/13-WP/193. Комитет признал, что регулирование должно соответствовать риску, и, следовательно, правила для коммерческого воздушного транспорта не всегда полностью применимы для авиации общего назначения. Комитет также принял к сведению, что государства могут воспользоваться услугами национальных консультативных органов по вопросам авиации общего назначения.

4.3 Комитет далее отметил, как подчеркивается в документах AN-Conf/13-WP/24 и AN-Conf/13-WP/138, необходимость того, чтобы ИКАО в сотрудничестве с государствами способствовала признанию важности развития авиации с учетом экологических и социально-экономических аспектов и разрабатывала необходимый инструктивный материал и курсы подготовки для государств.

4.4 Был принят к сведению информационный документ AN-Conf/13-WP/58, представленный Соединенными Штатами Америки.

4.5 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

**Рекомендация 4.1/1. Государственные планы национального развития**

Государствам:

- a) установить определенную связь между своими аэронавигационными планами и планами обеспечения безопасности полетов, а также с другими соответствующими национальными планами;

- b) включить четкие ссылки на цели Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР ООН) в свои аэронавигационные планы и планы обеспечения безопасности полетов, а также в другие соответствующие национальные планы с целью продемонстрировать вклад авиации в достижение ЦУР ООН и в национальную экономику;

ИКАО:

- c) разъяснять государствам значимость развития авиации с учетом экологических и социально-экономических аспектов и обратить их внимание на важность включения вопросов авиации в соответствующие национальные планы и, когда это необходимо, в национальные бюджеты, что может иметь решающее значение для высвобождения финансовых средств для потребностей авиации;
- d) разработать инструктивные указания для государств касательно включения вопросов авиации в их соответствующие национальные планы с учетом глобального и регионального планирования.

**Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)  
4.2. Внедрение BBB и минимальных стандартов обслуживания**

4.6 Гражданская авиация может по-прежнему способствовать социально-экономическому развитию при наличии безопасной, эффективной и экологически устойчивой системы аэронавигационного обслуживания. Комитет подчеркнул важность предоставления основных видов обслуживания, указанных в системе ключевых компонентов (BBB) в документе AN-Conf/13-WP/25, представленном Секретариатом.

4.7 Комитет отметил связь предлагаемых компонентов BBB и блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и их взаимосвязь с региональными аэронавигационными планами. В этой связи предлагаемые компоненты BBB являются обязательными видами обслуживания, которые должны предоставляться международной гражданской авиации в соответствии со Стандартами и Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS) ИКАО, а ASBU представляет собой ряд эксплуатационных усовершенствований, направленных на повышение на добровольной основе эффективности аэронавигационной системы. Соответственно предоставление предлагаемых BBB отражено в томах I и II региональных аэронавигационных планов, а планирование и внедрение ASBU рассматривается в томе III. Поэтому на национальном уровне государствам следует убедиться в предоставлении предлагаемых компонентов BBB, прежде чем внедрять эксплуатационные усовершенствования в рамках ASBU.

4.8 В этой связи Комитет согласился с тем, что основные виды обслуживания, указанные в системе предлагаемых BBB, должны служить основой любой надежной аэронавигационной системы и поэтому государства и ИКАО должны предоставлять необходимую техническую помощь и создать эффективный процесс в сотрудничестве с региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) и путем использования существующих региональных механизмов отчетности для проверки предоставления этого обслуживания на региональном и национальном уровне. Для этого Комитет попросил ИКАО разработать необходимый инструментарий в поддержку деятельности PIRG.

4.9 Комитет также рекомендовал использовать передовые технологии для представления этих основных видов обслуживания и согласился с тем, что ИКАО следует тесно сотрудничать с отраслью для обеспечения глобальной интероперабельности и соблюдения местных требований, как предложено в документе AN-Conf/13-WP/149, представленном Доминиканской Республикой.

4.10 В заключение Комитет подчеркнул важность того, чтобы планирование внедрения основных видов обслуживания, изложенных в системе ВВВ, было отражено в национальных аэронавигационных планах для получения, по необходимости, требуемого финансирования.

4.11 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

**Рекомендация 4.2/1. Предоставление минимального аэронавигационного обслуживания**

Государствам:

- a) рассмотреть в координации с международными организациями и заинтересованными сторонами отрасли возможность использования самых передовых технологий и процедур предоставления минимального аэронавигационного обслуживания для международной гражданской авиации, принимая во внимание принципы глобальной интероперабельности и соблюдения технических требований;
- b) включать планы предоставления базового обслуживания, указанного в системе ключевых компонентов (ВВВ), в свои национальные аэронавигационные планы;

ИКАО:

- c) в координации с региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) и с помощью существующих механизмов отчетности проводить проверку предоставления минимального аэронавигационного обслуживания для международной гражданской авиации, указанного в системе ВВВ, используя методику выявления недостатков в контексте региональных аэронавигационных планов;
- d) разработать необходимый инструментарий в поддержку деятельности PIRG по проверке предоставления базового обслуживания в рамках системы ключевых компонентов (ВВВ) на региональном и национальном уровнях;
- e) координировать интероперабельность систем и согласование процедур на региональном уровне с помощью PIRG в отношении использования передовых технологий и концепций производства полетов, принимая во внимание глобальные требования;
- f) в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) оказывать необходимую техническую помощь государствам в обеспечении базового аэронавигационного обслуживания, как определено PIRG и указано в национальных аэронавигационных планах;

- g) призвать авиационную промышленность создать тестовую среду для государств в целях обоснования решений о закупке оборудования, которое гарантирует интероперабельность и функциональность систем в местных конкретных условиях, в качестве действий, вытекающих из предоставления базового аэронавигационного обслуживания.

**Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)**  
**4.3. Внедрение ASBU для повышения эффективности**

**Основанный на характеристиках подход к внедрению**

4.12 Комитет принял к сведению, что для приоритизации будущих инвестиций и повышения характеристик системы в *Глобальном аэронавигационном плане* (Дос 9750, ГАНП) рекомендуется принятие глобально согласованного процесса управления эффективностью для модернизации аэронавигационной системы и реализации эксплуатационных усовершенствований в рамках блочной модернизации авиационной системы (ASBU), как изложено в документе AN-Conf/13-WP/11, представленном Секретариатом при поддержке, выраженной в документах AN-Conf/13-WP/137, представленном Колумбией, AN-Conf/13-WP/108, представленном Японией, Сингапуром и Соединенными Штатами Америки, AN-Conf/13-WP/238, представленном Республикой Корея, и AN-Conf/13-WP/91, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами. В этой связи Комитет с удовлетворением принял к сведению информацию о процессе управления эффективностью, состоящем из шести этапов, изложенном в *Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883), а также разъяснение относительно различия между показателями внедрения и эффективности, изложенными в документе AN-Conf/13-WP/11.

4.13 Перечень потенциальных ключевых показателей эффективности (КПЭ), позволяющий проводить значимые оценки эффективности, опубликован в предыдущих изданиях ГАНП и позволяет поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) с различным уровнем реализации своих процессов управления эффективностью измерять свою эффективность в различных условиях. Комитет признал существование различных уровней реализации процессов ПАНО по управлению данными и принял к сведению, что в силу этой причины в настоящий момент разработать SARPS и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) с тем, чтобы определить глобальные основанные на характеристиках требования в отношении аэронавигационного обслуживания, не представляется возможным. Однако Комитет подчеркнул преимущества определения основанных на характеристиках требований на региональном и национальном уровнях в соответствии с имеющимися ресурсами и конкретными потребностями, как отмечается в документах AN-Conf/13-WP/156, представленном Доминиканской Республикой, AN-Conf/13-WP/11, AN-Conf/13-WP/157, представленных Колумбией, AN-Conf/13-WP/108, AN-Conf/13-WP/69, представленными Южной Африкой, AN-Conf/13-WP/91 и AN-Conf/13-WP/281, представленными государствами – членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА).

4.14 Комитет также признал, что в связи с разработкой и введением мер в части КПЭ и процессов управления эффективностью может возникнуть много проблем. Поэтому, с тем чтобы решать эти проблемы, обеспечить глобальную согласованность, содействовать сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами и объединить усилия, направленные на внедрение,

Комитет согласился с тем, что ИКАО следует оказывать помощь государствам в понимании и применении упрощенной методики ASBU посредством процесса управления эффективностью, состоящего из шести этапов.

4.15 Неотложная работа в области эффективности включает: разработку показателей внедрения и новых ключевых показателей эффективности, а также рассмотрение имеющихся ключевых показателей эффективности (КПЭ) на основе фактических и соответствующих данных; определение их взаимозависимости; анализ затрат, связанных со сбором данных; разработку и, по необходимости, обновление соответствующего инструктивного материала ИКАО, касающегося процессов управления эффективностью, а также рассмотрение других представленных на Конференции материалов по данному вопросу. Для продолжения и ускорения этой работы Комитет попросил ИКАО рассмотреть возможность создания группы экспертов по эффективности в рамках Исследовательской группы ГАНП. Комитет попросил использовать портал ГАНП для размещения информации об эффективности.

4.16 Комитет также согласился с предложением о составлении перечня возможных эксплуатационных стимулов в ходе разработки новых концепций организации воздушного движения (ОрВД), изложенных в документе AN-Conf/13-WP/165, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

4.17 Комитет согласился с важностью сотрудничества на всех уровнях между всеми заинтересованными сторонами в сборе данных и глобального, регионального и национального согласования планирования для реализации согласованного в мировом масштабе процесса управления эффективностью, как подчеркивается в документе AN-Conf/13-WP/99, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, и документах AN-Conf/13-WP/11 и AN-Conf/13-WP/91.

#### **Региональные и национальные инициативы и процессы в области внедрения**

4.18 Комитет принял к сведению и высоко оценил региональные инициативы, изложенные в документе AN-Conf/13-WP/156, представленном Доминиканской Республикой, документах AN-Conf/13-WP/218, AN-Conf/13-WP/219, AN-Conf/13-WP/220, AN-Conf/13-WP/223, представленных Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА)<sup>1</sup>, AN-Conf/13-WP/284, представленном Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА<sup>2</sup>) и AN-Conf/13-WP/281. Комитет принял к сведению повышение эффективности аэронавигационной системы в результате реализации этих инициатив.

4.19 В частности, Комитет рекомендовал ИКАО поддерживать региональные инициативы, сотрудничество между государствами, а также с отраслью, инициативы, направленные на повышение эффективности и действенности региональных процессов и активизацию участия

<sup>1</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, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Ливийская Республика, 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 и Южный Судан.

<sup>2</sup> Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гвинея-Бисау, Камерун, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Мавритания, Мадагаскар, Мали, Нигер, Сенегал, Того, Франция, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея.

ответственных полномочных органов в процессе принятия решений в части планирования и внедрения. Комитет также принял к сведению преимущества процесса партнерских проверок в повышении качества предоставления регионального аэронавигационного обслуживания, а также региональные программы разработки схем полетов по приборам.

4.20 Комитет рекомендовал обмениваться данными о наблюдении и подчеркнул важность инвестиций в системы наблюдения. В то же время Комитет признал необходимость рассмотрения государствами и поставщиками обслуживания возможности разработки всех требуемых компонентов инфраструктуры связи, навигации и наблюдения (CNS) для этих систем в поддержку согласованных эксплуатационных требований и требований к безопасности полетов.

4.21 На национальном уровне в документе AN-Conf/13-WP/143, представленном Китаем, изложен метод утверждения санкционированных требуемых навигационных характеристик (RNP AR) в целях сведения к минимуму дополнительной рабочей нагрузки путем разработки общедоступных схем RNP AR для всех утвержденных эксплуатантов. Комитет был проинформирован о том, что работа по этому вопросу уже проводится в соответствующих группах экспертов, и, приняв к сведению решительную поддержку этой инициативы, согласился с тем, что ИКАО следует завершить эту работу с учетом метода, изложенного в указанном рабочем документе.

#### **От разработки до внедрения SARPS**

4.22 Комитет был проинформирован о том, что согласно рекомендации 6/13 AN-Conf/12 *"Разработка Стандартов и Рекомендуемой практики, правил и инструктивного материала"* ИКАО реализовала основанный на проектах подход с учетом ГАНП для более эффективной разработки и внедрения SARPS. Комитет был также информирован о том, что рекомендации относительно, например, готовности государств внедрять SARPS, изложенные в документе AN-Conf/13-WP/292, представленном Международным советом деловой авиации (МСДА), будут учтены при совершенствовании настоящего подхода.

4.23 Комитет признал, что разработка и внедрение основанных на характеристиках SARPS является сложной задачей, и согласился с тем, что прежде чем принимать соответствующие положения, следует выпустить инструктивный материал, провести оценку последствий и реализовать структурированный региональный подход с помощью PIRG для обеспечения внедрения, как изложено в документе AN-Conf/13-WP/297, представленном ИАТА.

4.24 Были приняты к сведению информационные документы AN-Conf/13-WP/215, представленный Алжиром, AN-Conf/13-WP/195, представленный Китаем, AN-Conf/13-WP/267, представленный Саудовской Аравией, AN-Conf/13-WP/261, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, и AN-Conf/13-WP/285, представленный АСЕКНА.

4.25 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:



**Рекомендация 4.3/1. Повышение эффективности аэронавигационной системы**

Государствам:

- a) принять и при необходимости адаптировать процесс управления эффективностью, состоящий из шести этапов, для использования при планировании и внедрении аэронавигационных усовершенствований и отражать этот процесс в своих национальных аэронавигационных планах;
- b) привести свои национальные аэронавигационные планы в соответствие с региональными планами для обеспечения глобальной согласованности процесса управления эффективностью и способствовать достижению глобальных целей в области эффективности;
- c) поддержать ИКАО в деле содействия реализации инициативы "Ни одна страна не остается без снятия" (NCLB) и вновь подтвердить свои обязательства относительно разработки своевременных и точных национальных аэронавигационных планов в соответствии с региональными и глобальными планами;

ИКАО:

- d) рекомендовать региональным группам планирования и осуществления проектов (PIRG) использовать для целей внедрения подход, основанный на характеристиках, и применять процесс управления эффективностью, состоящий из шести этапов, изложенный в *Руководстве по глобальным характеристикам аэронавигационной системы* (Дос 9883), отразив этот процесс в томе III всех региональных аэронавигационных планов;
- e) продолжать ускорять работу над показателями эффективности, связанными с *Глобальным аэронавигационным планом* (Дос 9750, ГАНП), включая обзор работы соответствующей группы экспертов по эффективности, и рассмотреть вопрос о создании такой группы экспертов в рамках исследовательской группы по Глобальному аэронавигационному плану (ГАНП);
- f) изучить возможные эксплуатационные стимулы при разработке новых концепций организации воздушного движения (ОрВД).

**Рекомендация 4.3/2. Региональные и национальные инициативы в области сотрудничества и внедрения**

Государствам:

- a) выполнять обязательства по внедрению, согласованные на региональном уровне и отраженные в региональных аэронавигационных планах, в целях эффективной реализации региональных инициатив;

- b) сотрудничать между собой и с отраслью для активизации выполнения национальных положений по внедрению в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB);
- c) планировать модернизацию своей аэронавигационной системы вместе со всеми заинтересованными сторонами, исходя из местных потребностей и имеющихся ресурсов с учетом региональных и глобальных обязательств;
- d) признать важный вклад плана Африки и Индийского океана (AFI) во внедрение эффективной региональной системы для программы проверки обслуживания поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в Африке в целях повышения безопасности полетов и эффективности воздушных перевозок в Африке;
- e) поддерживать реализацию инициатив ИКАО, направленных на эффективность и действенность региональных процессов;
- f) поощрять участие ответственных полномочных органов в процессе принятия решений в части планирования и внедрения;

#### ИКАО:

- g) рекомендовать государствам, регионам и международным организациям оказывать поддержку трансграничному межрегиональному и внутрирегиональному совместному планированию, деятельности и проектам, обеспечивая эффективную, действенную и оперативную гармонизацию;
- h) продолжать оказывать поддержку программе по проверке обслуживания поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в Африке;
- i) призвать государства в сотрудничестве с отраслью оказывать поддержку реализации региональных приоритетных задач;
- j) оказывать поддержку реализации плана действий по развитию авиационной инфраструктуры в Африке в рамках Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (план AFI);
- k) рекомендовать государствам и организациям продолжать обмениваться данными о наблюдении в целях повышения безопасности полетов и эффективности организации воздушного движения;
- l) поощрять региональное сотрудничество и координацию, а также использование стимулов при планировании и внедрении эксплуатационных усовершенствований, с тем чтобы позволить всем заинтересованным сторонам получать ожидаемые преимущества от внедрения;
- m) рекомендовать африканским государствам и отрасли продолжать сотрудничать в рамках Африканской программы построения схем полетов (AFPP).

**Пункт 4 повестки дня. Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG)**  
**4.4. Реализация процессов и процедур поиска и спасания (SAR)**

4.26 В документе AN-Conf/13-WP/10, представленном Секретариатом, отмечается важность регионального сотрудничества и взаимодействия для совершенствования поиска и спасания. В нем подчеркивается, что внедрение Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) повысит эффективность SAR и одновременно предоставит возможность проанализировать и усовершенствовать существующие правила SAR. Комитет, отметив наличие серьезных недостатков в проведении поисково-спасательных операций в различных частях мира, согласился с важностью совершенствования служб SAR. Был также поднят вопрос о том, что хотя CONOPS GADSS весьма полезен в предоставлении ценной информации о направлении деятельности ИКАО и ее вероятных действиях в будущем, перед государствами все еще стоит важная задача в полном объеме оценить последствия этих положений и воспользоваться возможностью представить официальные замечания по ним. В этой связи Комитет признал, что потребуются дополнительные положения ИКАО для поддержки нынешних Стандартов, касающихся GADSS, указанных в Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", и для решения, в частности, вопросов, связанных с обменом информацией, полученной при помощи автоматического отслеживания бедствий, между эксплуатантами воздушных судов, ПАНО, координационными центрами поиска и спасания (RCC), военными полномочными органами и другими сторонами.

4.27 Комитет принял к сведению многочисленные инициативы, разработанные в регионах ИКАО в поддержку внедрения эффективных служб SAR. В документе AN-Conf/13-WP/226, представленном 54 Договаривающимися государствами АКГА<sup>3</sup>, отмечается, что после конференции на уровне министров, проведенной в апреле 2017 года, государства в регионе решили устранить имеющиеся у них недостатки в области SAR и участвовали в реализации проекта SAR, включающего практикумы, обследования и выпуск шаблона для документации SAR. Комитет далее принял к сведению документ AN-Conf/13-WP/144, представленный Колумбией, в котором говорится, что государства регионов Центральной и Южной Америки разработали многостороннее соглашение по SAR и обеспечили подписание своими соответствующими RCC писем о договоренности. Комитет принял к сведению, что такие договоренности могут позволить группе государств объединять свои ресурсы, с тем чтобы наиболее эффективно использовать свои соответствующие возможности в данных условиях (т.е. в море, над горной местностью, в джунглях). Учитывая то значение, которое государства и регионы придают службам SAR, Комитет напомнил о поддержке предложения включить "цепь" GADSS в ГАИП в соответствии с положениями ИКАО (см. рекомендацию 1.2/1).

4.28 В документе AN-Conf/13-WP/59, представленном Соединенными Штатами Америки, также отмечается важность соглашений о сотрудничестве, заключаемых на государственном уровне, но также и на уровне оперативных подразделений, обычно занятых в операциях SAR, и подчеркивается, что внедрение GADSS в поддержку SAR позволит всем группам PIRG заново оценить региональные соглашения и механизмы сотрудничества,

<sup>3</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, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Ливийская Республика, 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 и Южный Судан.

касающиеся SAR. Поддержав настоящий документ, Комитет также признал, что эволюция GADSS будет способствовать обсуждению вопроса об устранении недостатков в организации SAR в регионах. Комитет также принял к сведению наличие различных групп экспертов, оказывающих помощь ИКАО в деле дальнейшей разработки Стандартов и PANS в поддержку GADSS, и, по мнению Комитета, это является важным компонентом процесса развития.

4.29 Комитет принял к сведению важность точного установления местоположения обломков и оставшихся в живых после происшествия над поверхностью земли, как отмечается в документе AN-Conf/13-WP/212, представленном Австрией от имени Европейского союза и его государств – членом<sup>4</sup> и других государств – членом Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)<sup>5</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЕМ. Комитет также принял к сведению проводимую ИКАО работу по принятию основанных на характеристиках Стандартов для определения местоположения терпящего бедствие воздушного судна и отметил, что цель статьи 41 Конвенции заключается в том, чтобы обеспечить государствам и отрасли некоторую степень определенности в части требований с целью предоставить время для выработки надлежащих решений. Комитет согласился с тем, что, без ущерба для внедрения существующих положений, касающихся GADSS, следует провести анализ основанных на характеристиках средств для точного определения места окончания полета и, по необходимости, разработать соответствующие положения.

4.30 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Саудовской Аравией (AN-Conf/13-WP/266) и АСЕКНА (AN-Conf/13-WP/286).

4.31 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

**Рекомендация 4.4/1. Поиск и спасание (SAR) и Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)**

Государствам:

- a) с помощью региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) изучить возможность объединения своих соответствующих возможностей для повышения эффективности поиска и спасания (SAR);
- b) в рамках PIRG активно содействовать заключению двусторонних или многосторонних соглашений по SAR;
- c) поддерживать региональные инициативы, направленные на реализацию SAR, путем организации конференций высокого уровня в сотрудничестве с ИКАО, отраслью и международными партнерами;

<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, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

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

ИКАО:

- d) по мере необходимости завершить разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), связанных с GADSS, и поддерживать их внедрение;
  - e) организовать проведение региональных семинаров и/или практикумов по SAR для содействия внедрению Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS);
  - f) обратить внимание государств на важность внедрения положений Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), которые обеспечивают применение GADSS и касаются слежения за воздушными судами и определения местоположения самолета, терпящего бедствие;
  - g) предложить соответствующим группам экспертов представить рекомендации по внедрению GADSS;
  - h) рассмотреть необходимость требования относительно основанного на характеристиках Стандарта для точного определения места окончания полета, в особенности над местностью, в рамках эффективных поисково-спасательных операций;
  - i) включить вопросы общей организации поисково-спасательных операций в будущие издания ГАИП.
-