



МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ЕВРОПЕЙСКАЯ ГРУППА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

СПРАВОЧНИК EANPG

Третье издание

*Подготовлен Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО
от имени EANPG*

ПРЕДИСЛОВИЕ

Справочник Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG) публикуется Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО по поручению EANPG. Он содержит описание текущей и будущей работы, планируемой для Европейского региона.

Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО будет публиковать новые издания этого документа по мере необходимости для отражения в них любых происшедших изменений.

Справочник EANPG можно получить по следующим адресам:

ЕВРОПЕЙСКОЕ/СЕВЕРОАТЛАНТИЧЕСКОЕ БЮРО ИКАО

электронная почта	:	icaoeurnat@paris.icao.int
телефон	:	+33 1 46 41 85 85
факсимильная связь	:	+33 1 46 41 85 00
почтовый адрес	:	International Civil Aviation Organization (ICAO) European and North Atlantic (EUR/NAT) Office 3 bis, Villa Emile Bergerat 92522, Neuilly-sur-Seine CEDEX FRANCE

ХРОНОЛОГИЯ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК

Вариант №	Дата	Автор поправки
V 1	сентябрь 1997 года	Первое издание было подготовлено Группой EANPG по координации программ (COG) после принятия группой EANPG решения 38/42
V 2	ноябрь 1998 года	обновлен совещанием COG/10
V 3	декабрь 2001 года	утвержден совещанием EANPG/43

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	1
РАБОЧАЯ СТРУКТУРА EANPG	2
ЕВРОПЕЙСКАЯ ГРУППА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ (EANPG)	3
<i>Создание группы</i>	3
<i>Задачи</i>	3
<i>Круг полномочий</i>	4
<i>Рабочие методы</i>	5
<i>Состав</i>	6
<i>Документация совещаний</i>	6
ГРУППА EANPG ПО КООРДИНАЦИИ ПРОГРАММ (COG)	9
ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ EANPG	11
СОВЕЩАНИЯ ГОСУДАРСТВ, КОНТРОЛИРУЕМЫЕ EANPG	13
КООРДИНАЦИОННЫЕ СОВЕЩАНИЯ ИКАО ПО ВОПРОСАМ ОРВД (FLOE)	15
СОВЕЩАНИЕ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И КООРДИНАЦИИ ВНЕДРЕНИЯ МАРШРУТОВ ОРВД, ПРОХОДЯЩИХ ЧЕРЕЗ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ЕВРОПЕЙСКОГО РЕГИОНА ИКАО, ВКЛЮЧАЯ СРЕДНЮЮ АЗИЮ (TARTAR)	16
ДОБАВЛЕНИЕ А	A-1
МЕМОРАНДУМ ИКАО О ЦЕЛЯХ И СТАТУСЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ПЛАНОВ	A-1
ДОБАВЛЕНИЕ В	B-1
ЕДИНАЯ МЕТОДИКА ВЫЯВЛЕНИЯ, ОЦЕНКИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О НЕДОСТАТКАХ В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ	B-1

ЭТА СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

ВВЕДЕНИЕ

В 1971 году шестое Европейско-средиземноморское региональное аэронавигационное (RAN) совещание приняло рекомендацию о создании Европейской группы аэронавигационного планирования. В 1972 году Совет ИКАО учредил EANPG и подробно определил ее функции, положение в структуре ИКАО, состав и принципы, обусловившие методы работы этой группы, а также ее отношения с государствами.

Проходившее в 1980 году в Париже Специальное европейское региональное аэронавигационное (SP RAN) совещание поручило EANPG, как уже созданной группе регионального планирования в Европейском регионе, выполнять функцию органа необходимого регионального планирования и координации. Это совещание согласовало структуру Европейского регионального плана и форму изложения в нем материала, а также общие методы его ведения и рекомендовало применение на пробной основе новых процессов регионального планирования.

Седьмое Региональное аэронавигационное совещание, проходившее в 1985 году в Малаге, рассмотрело итоги этого пробного применения и рекомендовало начать применять новые региональные процессы на постоянной основе. Оно также подтвердило роль EANPG как органа, выполняющего функцию ведения регионального плана на постоянной основе.

Проходившее в сентябре 1994 года в Вене Специальное европейское региональное аэронавигационное совещание согласилось с тем, что эффективность работы EANPG значительно повысится, если ее задачи и состав будут изменены, а основные функции прояснены на основе круга полномочий группы.

Для выполнения поставленных перед группой новых задач на 37 совещании EANPG (Париж, 12 - 15 сентября 1995 года) была создана Группа EANPG по координации программ (COG), которой было поручено помогать председателю EANPG и Секретариату ИКАО путем упрощения и координации деятельности EANPG между ее совещаниями, а также избежания дублирования работы и поддержания диалога с другими регионами.

Настоящий справочник предназначен служить в качестве информационного документа, разъясняющего роль и организацию EANPG и ее различных вспомогательных групп. Он поможет государствам и международным организациям при планировании и организации ими своих собственных ресурсов для участия в работе этой группы.

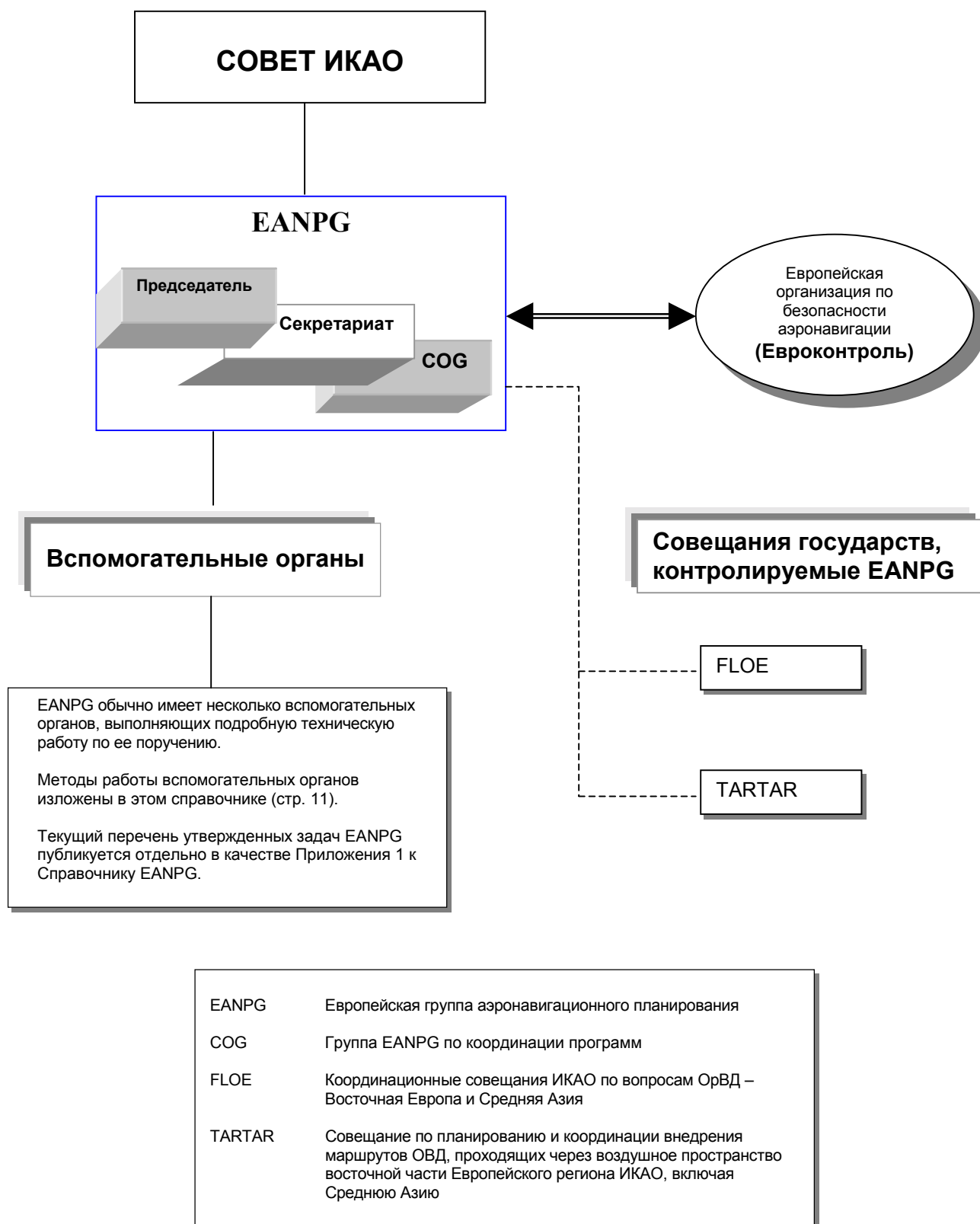
Справочник будет время от времени обновляться для отражения в нем происходящих изменений и развития событий.

Дополнительные экземпляры Справочника EANPG можно получить в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО.



Карстен Тейль
Председатель EANPG

РАБОЧАЯ СТРУКТУРА EANPG



ЕВРОПЕЙСКАЯ ГРУППА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ (EANPG)

Создание группы EANPG была восстановлена Советом ИКАО, утвердившим нижеприведенную рекомендацию 1/1 Специального европейского аэронавигационного совещания, Вена, 5-14 сентября 1994 года [Doc 9639 SP EUR (1994)].

"Рекомендация 1/1 - Европейская группа аэронавигационного планирования (EANPG) ИКАО

О том, чтобы:

- a) в связи с динамичным развитием Европейского аэронавигационного региона ИКАО восстановить круг полномочий, состав, методы работы и положение в ИКАО Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG) в соответствии с материалом, изложенным в добавлении к докладу по пункту 1 повестки дня;
- b) государства и международные организации признали важность EANPG и поддерживали ее в качестве органа, координирующего деятельность различных организаций и объединений, возникающих в Европейском регионе и участвующих в рассмотрении вопросов международной гражданской авиации, в целях обеспечения взаимосвязанного развития авиации в Европейском регионе в целом, а также совместимости с развитием событий в сопредельных регионах и соответствия всемирным положениям и планам ИКАО;
- c) в целях продвижения унификации различных работ и программ по планированию Региональный директор ИКАО - Европа и Северная Атлантика, являющийся секретарем EANPG, поддерживал тесную связь по вопросам координации на соответствующем уровне с такими организациями, как Комиссия Европейского Сообщества (КЕС), ЕКГА, Евроконтроль, ИАТА, JAA, а также, по необходимости, с представителями других организаций или органов;
- d) ИКАО обеспечила своему Европейскому/Североатлантическому бюро достаточные ресурсы, необходимые для обслуживания EANPG, требуемого положениями настоящей рекомендации, и одновременно для выполнения им своих функций, касающихся Европейского региона в целом; и
- e) ИКАО применяла концепцию совместного использования ресурсов с другими международными организациями для решения проблемы нехватки ресурсов, необходимых для обслуживания EANPG".

Задачи

Задачами Европейской группы аэронавигационного планирования ИКАО являются:

- a) гарантировать, что планы развития аэронавигационной системы Европейского региона и предпринимаемые в этом регионе действия будут оставаться взаимосвязанными и совместимыми с аналогичными планами и действиями соседних регионов ИКАО, а также с глобальным планом и всемирными положениями ИКАО и будут должным образом отражены в Европейском региональном аэронавигационном плане (EUR ANP);

- b) заниматься ведением Европейского регионального аэронавигационного плана (EUR ANP) (Doc 7754 ИКАО) и связанной с ним документации и способствовать выполнению содержащихся в нем международных эксплуатационных требований;
- c) всячески способствовать унификации и координации связанных с аэронавигацией программ других международных организаций, как, например, Комиссии Европейского Сообщества (КЕС), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Евроконтроля, Межгосударственного авиационного комитета Сообщества независимых государств (МАК/СНГ) (в рамках функций и полномочий, добровольно делегированных государствами СНГ), Объединенных авиационных администраций (JAA), и их усилиям, направленным на внедрение систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), в том числе работам, проводимым государствами и группами государств в центральной, восточной и дальневосточной частях Европейского региона;
- d) обеспечивать взаимосвязь европейской системы CNS/ATM в региональных районах перехода с системами CNS/ATM сопредельных регионов (Североатлантического, Североамериканского, Африканского, Ближневосточного, Азиатского/Тихоокеанского) в соответствии с принятым для этой цели глобальным планом ИКАО;
- e) оказывать, по необходимости, содействие государствам или группам государств в их усилиях по планированию и внедрению.

Круг полномочий

Круг полномочий Европейской группы аэронавигационного планирования ИКАО соответствует нижеизложенному:

- a) координировать политику в области аэронавигационных систем, необходимую в качестве основы для реализации Европейского регионального аэронавигационного плана, принимая во внимание обоснованные интересы государств-обеспечителей и пользователей европейским региональным воздушным пространством, а также внутренние региональные требования в целях обеспечения взаимосвязи по всему Европейскому региону на постоянной основе;
- b) контролировать ход внедрения системы CNS/ATM ИКАО в согласии с Концепцией будущей европейской системы организации воздушного движения (FEATS) как внутри, так и за пределами континентального района ЕКГА, в соответствии со стратегиями ЕКГА, работой Евроконтроля и планами индивидуальных государств или групп государств;
- c) предлагать заинтересованным сторонам меры по исправлению взаимонесвязанных разработок, решению конфликтов и прочих проблем, способных помешать общему упорядоченному развитию в Европейском регионе в целом и в сопредельных регионах, на которые эти проблемы могут повлиять;
- d) контролировать положение со стандартами в Европейском регионе и, по необходимости, обеспечивать занимающимся стандартизацией организациям

рекомендации по вопросам совместимости разрабатываемых ими в регионе стандартов со всемирными положениями ИКАО;

- e) по необходимости, выдвигать, координируя с затрагиваемыми государствами, предложения о поправках к Европейскому региональному аэронавигационному плану, европейскому Документу по внедрению средств и служб (FASID) и европейским Дополнительным региональным правилам (SUPPS);
- f) оценивать потребность в рекомендациях относительно задач, масштабов и структуры европейских региональных аэронавигационных совещаний;
- g) по необходимости, обеспечивать вклад в работу соответствующих органов ИКАО, занимающихся вопросами аэронавигации.

Рабочие методы

Европейская группа аэронавигационного планирования ИКАО назначает своего председателя и вице-председателей. Председатель группы, в тесном сотрудничестве с Региональным директором ИКАО в Европейском и Североатлантическом регионах, предпринимает необходимые меры для обеспечения наиболее эффективной работы группы. Одной из предпосылок к этому является постоянная работа группы с применением минимума формальностей и письменной работы. В промежутках между совещаниями входящие в группу представители обеспечивают непрерывность ее работы. Это может достигаться путем назначения конкретных заданий отдельным представителям и/или создания небольших по своему составу специальных целевых групп для выполнения исследований или подготовки рабочих материалов по определенным вопросам для последующего рассмотрения их группой в ее полном составе. При этом, для обеспечения постоянного контакта между членами и секретарем группы, необходимо максимально использовать современные средства связи, в частности, электронную почту, факсимильную связь и т.д.

В целях повышения на пользу государствам и международным организациям открытости и осуществления эффективной координации своей деятельности в области аэронавигации ИКАО и Евроконтроль будут постоянно изыскивать пути и средства эффективной реализации подписанного в 1996 году между этими двумя организациями соглашения.

Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО обеспечивает помощь группе, выполняя для нее необходимые секретарские работы и действуя в качестве связующего звена со всеми заинтересованными сторонами. Для выполнения этой задачи бюро оборудуется соответствующими средствами связи.

В целях достижения вышеизложенного:

- a) повестка дня совещаний EANPG ограничивается теми вопросами, которые достаточно подготовлены для принятия по ним группой решения или вывода;
- b) документация, представляемая государствами, международными организациями и вспомогательными органами EANPG для принятия группой соответствующих действий, всегда включает в себя конкретное и обоснованное предложение о принятии группой вывода или решения,

которое подтверждается, изменяется или отклоняется EANPG в зависимости от обстоятельств;

- c) такая документация присылается достаточно заблаговременно, чтобы обеспечить членам EANPG возможность провести необходимую внутреннюю координацию и подготовиться к выражению позиции их государства или организации по данному вопросу во время проведения совещания;
- d) EANPG воздерживается от подробного рассмотрения докладов своих вспомогательных органов, а также от повторного проведения дискуссий, уже проводившихся на совещаниях других органов;
- e) продолжительность совещаний, как правило, ограничивается четырьмя днями;
- f) в ходе заседаний участники утверждают выводы и решения данного совещания, включающие в себя краткий вводный текст, необходимый для их лучшего понимания; помимо этого, в качестве последнего пункта в каждый вывод или решение EANPG добавляется указание на то, какой вывод или решение они заменяют, а также, когда они могут быть рассмотрены на предмет изъятия из Перечня действующих выводов и решений EANPG; и
- g) полный доклад завершается секретарем и утверждается председателем группы к рассылке в течение четырех недель после окончания совещания.

В целях обеспечения возможности продолжать работу EANPG между ее совещаниями предлагаемые выводы и решения могут согласовываться с помощью переписки. Используемая при этом процедура предусматривает отправку членам группы проекта предложения по факсимильной связи или электронной почте. При этом применяется обычная для ИКАО процедура согласования по умолчанию, при которой неполучение ответа рассматривается в качестве указания на согласие.

Состав

Членами EANPG являются представители государств Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии), Беларуси, государств Бенилюкса (Бельгия, Люксембург, Нидерланды), Германии (также представляющей Австрию), Греции, Италии, Испании, кавказских государств (Азербайджан, Армения и Грузия), Португалии, Российской Федерации, скандинавских государств (Дания, Норвегия, Швеция), включая Финляндию, Соединенного Королевства, среднеазиатских государств (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), Турции, Украины, Франции, Хорватии (также представляющей Боснию и Герцеговину и бывшую Югославскую Республику Македонию), Чешской Республики и Швейцарии. К международным организациям, регулярно приглашаемым на совещания группы, относятся: АСІ, КЕС, ЕКГА, Евроконтроль, МАК/СНГ (в рамках функций и полномочий, добровольно делегированных ему государствами СНГ), ИАОПА, ИАКА, ИАТА, ІВАС, ИФАЛПА, ИФАТКА и ЈАА.

Документация совещаний

Рабочие, информационные документы и флмизи, представляемые государствами, международными организациями или Секретариатом.

Определения

Рабочие документы, как правило, содержат материал с проектом решения или вывода и предложение участникам совещания принять по ним действия.

Информационные документы представляются для обеспечения участников совещания информацией, по которой не требуется предпринимать действия, как правило, эти документы на совещании не обсуждаются.

Флимзи представляют собою документацию, подготавливаемую спонтанно на самом совещании в целях оказания его участникам помощи при обсуждении конкретного вопроса или при редактировании текста вывода или решения.

Выводы касаются тех вопросов, которые, в соответствии с полномочиями группы, заслуживают особого внимания государств, или по которым ИКАО будет предпринимать дополнительные действия в соответствии с установленной процедурой.

Решения касаются лишь EANPG и ее вспомогательных органов.

ЭТА СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

ГРУППА EANPG ПО КООРДИНАЦИИ ПРОГРАММ (COG)

Создание группы EANPG-COG была создана на тридцать седьмом совещании EANPG в соответствии с нижеприведенным решением 37/26:

Создание Группы EANPG по координации программ (COG)

О том, чтобы:

- a) создать Группу EANPG по координации программ (EANPG-COG) для облегчения хода выполняемых в рамках EANPG работ, оказания помощи председателю EANPG и Секретариату, и для ускорения работы EANPG и ее подгрупп по реализации принятых решений в промежутках между пленарными совещаниями, с учетом работы, выполняемой другими органами, активно действующими в области аэронавигации в Европейском и в соседних регионах, а также во избежание дублирования работы;
- b) включить в состав EANPG-COG председателя и вице-председателей EANPG, представителей от Германии, Италии*, Испании, Португалии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, США, Франции, Чешской Республики, а также от соответствующих групп государств (например, государств Северной Европы, Бенилюкса, Балтии и т.д.) и международных организаций (КЕС, ИАТА, ИАКА и Евроконтроля);
- c) EANPG-COG приглашала представителей от дополнительных государств при обсуждении вопросов, представляющих для них особый интерес;
- d) EANPG-COG предварительно рассматривала проекты выводов и решений, формулируемых по итогам деятельности рабочих групп EANPG, а также другой материал, предназначенный для EANPG;
- e) EANPG-COG готовила и дорабатывала материалы EANPG, предназначенные в качестве помощи и руководства для Секретариата ИКАО в его работе по обеспечению деятельности EANPG; и
- f) EANPG-COG выполняла поручаемые ей EANPG конкретные задания, необходимые для продвижения работы группы вперед с требуемой скоростью.

Мандат COG

На своем 43 совещании EANPG приняла следующее решение:

РЕШЕНИЕ 43/2 - МАНДАТ ГРУППЫ EANPG ПО КООРДИНАЦИИ ПРОГРАММ (COG)

О том, чтобы Группа EANPG по координации программ:

* Совещание EANPG/43 решило расширить членский состав COG и включить в него Италию (см. решение 43/42 EANPG).

- a) выполняла свою центральную функцию координирующего и направляющего органа с наибольшей возможной эффективностью в соответствии с целями, установленными EANPG;
- b) направляла рабочие программы и задачи вспомогательных органов наилучшим образом в соответствии с общей рабочей программой EANPG;
- c) обеспечивала наличие у вспомогательных органов четко определенных задач, желаемых результатов и контрольных сроков, соответствующих целям EANPG; и
- d) рассматривала доклады, представляемые группе COG вспомогательными органами, в целях обеспечения необходимых руководящих указаний этим органам, и определяла, какие вопросы достигли зрелости для представления их EANPG для подготовки ею вывода и/или решения.

Задачи В соответствии с вышесформулированными пп. a), d), e) и f) решения 37/26 EANPG.

Основные задания Помогать председателю EANPG и Секретариату, в частности:

- a) готовить повестку дня для совещаний EANPG, включая пояснительные примечания к ней;
- b) подготавливать список рабочих и информационных документов, достаточно обработанных для представления их EANPG;
- c) обеспечивать руководство при подготовке документации для совещаний EANPG;
- d) координировать и унифицировать работу вспомогательных органов EANPG;
- e) рассматривать остающиеся нерешенными недостатки и пробелы в соответствии с утвержденной Советом ИКАО единой методикой; и
- f) при выполнении вышеизложенного максимально использовать современные средства связи, в частности, электронную почту, факсимильную связь и т.д., в целях обеспечения постоянного контакта между членами и секретарем EANPG.

Состав В соответствии с пп. b) вышеприведенных решений 37/26 и 43/42 EANPG.

ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ EANPG

Вспомогательные органы (подгруппы) создаются для оказания EANPG помощи, проводя работу по определенным вопросам, требующим углубленных технических знаний.

Подгруппа EANPG создается только тогда, когда очевидно, что она может внести существенный вклад в необходимую работу.

Каждой подгруппе определяется круг полномочий и перечень задач с ясными и конкретными планируемыми результатами и сроками их выполнения.

Подгруппа формируется таким образом, чтобы при ее наименьшем составе всем государствам, являющимся и не являющимся членами EANPG, и признанным ИКАО международным организациям, способным внести существенный вклад в ее работу, была предоставлена такая возможность.

Участники подгруппы имеют статус и выполняют роль исключительно технических экспертов, назначаемых своим государством или признанными ИКАО международными организациями. Они не представляют свое государство или организацию официально и работают по поручению EANPG.

Подгруппа распускается после выполнения поставленных перед нею задач, или если выполнение этих задач не может успешно продолжаться. Назначение задач может быть также пересмотрено, если необходимая работа адекватно выполняется другими органами.

Любые результаты работы подгруппы, достаточно зрелые для обсуждения и принятия действий EANPG, представляются в форме рабочего документа с необходимыми проектами выводов и/или решений.

На каждом своем совещании подгруппа рассматривает вопрос о том, остается ли утвержденный для нее EANPG перечень задач действенным, и предлагает к нему любые необходимые изменения.

После утверждения EANPG перечни задач подгрупп составляются и ведутся в качестве регулярно обновляемого приложения к этому справочнику. В это приложение также включаются круги полномочий и состав подгрупп.

ЭТА СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА ЧИСТОЙ

СОВЕЩАНИЯ ГОСУДАРСТВ, КОНТРОЛИРУЕМЫЕ EANPG

Под эгидой ИКАО вне структуры EANPG проводятся совещания государств по вопросам внедрения, являющиеся полноценными совещаниями ИКАО, однако, их доклады не подлежат утверждению Советом, в связи с чем они носят название "неофициальных" совещаний.

Статья 28 Чикагской конвенции отражает согласие государств-членов ИКАО предоставлять, "насколько они сочтут это возможным", аэронавигационные средства и службы и внедрять стандарты, практику и процедуры, рекомендуемые или устанавливаемые в соответствии с этой конвенцией.

Как правило, в ходе реализации региональных планов будут возникать определенные проблемы, которые могут потребовать особого внимания со стороны государств и Секретариата ИКАО.

К специальным мерам, которые могут быть приняты ИКАО в помощь реализации этих планов, относятся созыв неофициальных совещаний, командировки экспертов и т.д.

На протяжении многих лет совещания по вопросам внедрения созывались по различным причинам, однако, все они имели своей окончательной целью дальнейшую реализацию требований, уже изложенных в плане, или достижение согласия по вопросам, приводящим к внесению поправок в эти планы. К таким причинам относятся следующие:

- a) обменяться мнениями и согласовать предпочтительный метод или практику удовлетворения определенных новых требований;
- b) обсудить и согласовать меры по координации, не только при внедрении средств, но также и при эксплуатации определенных служб.

Сводный перечень директив по проведению совещаний по вопросам внедрения

Целью совещаний по вопросам внедрения является упрощение реализации установленных региональных планов и связанных с ними стандартов, рекомендуемой практики и процедур путем обсуждения в ограниченном географическом районе проблем, представляющих интерес для двух или более государств. В данном контексте совещания по вопросам внедрения могут, по необходимости, рассматривать аспекты планирования для упрощения формулировки поправок, необходимых для сохранения актуальности региональных планов.

Совещания по вопросам внедрения созываются Генеральным секретарем (или его региональным представителем) только тогда, когда вопросы четко определены и готовы к рассмотрению; они созываются по просьбе одного или нескольких Договаривающихся государств или по инициативе самого Генерального секретаря после проведения консультаций с заинтересованными государствами и получения от них согласия с необходимостью проведения такого совещания, а также с вопросами, запланированными к обсуждению. Такие совещания проводятся с соблюдением минимума процедурных формальностей.

Доклады таких совещаний представляются в форме кратких отчетов о дискуссиях и отражают достигнутые между участниками соглашения о мерах по реализации утвержденного плана, но не требуют принятия по ним действий Советом или Аэронавигационной комиссией.

Если при рассмотрении аспектов планирования совещания по вопросам внедрения приходят к выводу о необходимости внесения поправок в план, соответствующие предложения будут вслед за этим подвергнуты обработке в соответствии с установленной процедурой внесения поправок в региональные планы путем переписки.

Региональное бюро уполномочено созывать совещания по вопросам внедрения тогда, когда какое-либо Договаривающееся государство или Секретариат сочтет обоснованной потребность обсудить какую-либо проблему регионального внедрения, касающуюся одновременно нескольких государств.

При выборе места проведения совещания по вопросам внедрения региональное бюро руководствуется приемлемостью этого места, пожеланиями заинтересованных государств и финансовыми соображениями.

Если какое-либо государство предлагает провести совещание у себя, представитель ИКАО решает, есть ли необходимость в подтверждении приемлемости этого предложения другими заинтересованными государствами.

Хотя предполагается, что ИКАО не несет никаких затрат на проведение совещаний по вопросам внедрения, признается, что при этом могут возникать неожиданные расходы, и региональные бюро могут покрывать их из соответствующих фондов, выделенных для проведения таких совещаний.

Если совещание по вопросам внедрения проводится не в помещении регионального бюро, предполагается, что государство, организующее проведения совещания у себя, будет нести любые местные затраты. Необходимое участие в совещании сотрудников профессиональной категории и секретарей регионального бюро обеспечивается по мере возможности за счет программы обычных командировок. До принятия потенциальным государством-организатором совещания по вопросам внедрения на себя обязательств по оказанию помощи при проведении этого совещания вне регионального бюро, оно информируется о расчетных затратах на участие в совещании делегатов и другое необходимое обслуживание; при этом это государство просят сообщить, покрытие какой части этих затрат оно возьмет на себя. В частности, государство-организатор совещания должно быть проинформировано о том, что от него, как правило, ожидают покрытия всех местных расходов, а также расходов, связанных с участием в совещании секретарей из персонала регионального бюро.

КООРДИНАЦИОННЫЕ СОВЕЩАНИЯ ИКАО ПО ВОПРОСАМ ОрВД ВОСТОЧНАЯ ЕВРОПА И СРЕДНЯЯ АЗИЯ # FLOE

Создание совещаний Координационные совещания ИКАО по вопросам организации воздушного движения (АТМ) – Восточная Европа и Средняя Азия (FLOE), были созданы в сентябре 1972 года.

Начиная с 1979 года, совещания FLOE раз в год также работали в виде форума, объединенного с совещаниями FLOW.

В декабре 1997 года совещание EANPG/39 отменило совещания FLOW и одновременно подтвердило, что совещания FLOE продолжают свою работу с тем же кругом полномочий.

Круг полномочий

- a) определять и рассматривать текущие эксплуатационные трудности и/или недостатки в области ОрВД, касающиеся той части региона, которая не входит в район ЕКГА;
- b) определять и рассматривать проблемы ОрВД, связанные с зонами сопряжения с районом ЕКГА и с соседними регионами ИКАО;
- c) определять действия, направленные на решение проблем, выявленных в соответствии с пп. a) и b); и
- d) определять те проблемы, которые связаны с долгосрочными аспектами ОрВД, и подготавливать предложения по их решению через другие форумы, входящие в рабочую структуру EANPG.

Конкретное задание

Подготовка докладов для EANPG по имеющимся недостаткам и пробелам, влияющим на безопасность полетов, в соответствии с утвержденной Советом единой методикой.

Контрольный срок завершения: постоянное задание

Состав группы

Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария*, Венгрия*, Греция, Грузия, Казахстан, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Литва, Молдова, Польша*, Российская Федерация, Румыния*, Словакия*, Таджикистан, Туркменистан, Турция*, Узбекистан, Украина, Финляндия*, Швеция*, Эстония, Евроконтроль, ИАКА, ИАТА, ИФАТКА.

Примечание. На совещания FLOE регулярно приглашаются другие государства.

* Государства, обеспечивающие сопряжение между восточной и западной частями Европейского региона.

Новое название, начиная с совещания EANPG/40.

СОВЕЩАНИЕ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ И КООРДИНАЦИИ ВНЕДРЕНИЯ МАРШРУТОВ ОВД, ПРОХОДЯЩИХ ЧЕРЕЗ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ ЕВРОПЕЙСКОГО РЕГИОНА ИКАО, ВКЛЮЧАЯ СРЕДНЮЮ АЗИЮ (TARTAR)

Создание совещания 1994 год. Вывод 36/4 EANPG, исправленный совещанием EANPG/37.

Задачи Планирование и координация внедрения структуры маршрутов ОВД в восточной части Европейского региона ИКАО, включая Среднюю Азию.

Круг полномочий

- a) Разработка на основе прогноза спроса на авиаперевозки и других имеющихся данных предложений, направленных на создание сети международных маршрутов ОВД, проходящих через воздушное пространство восточной части Европейского региона ИКАО, включая Среднюю Азию, с учетом, в частности:
 - возможностей, обеспечиваемых Концепцией CNS/АТМ ИКАО;
 - требований к организации воздушного пространства, которые могут быть связаны с планированием и внедрением маршрутов ОВД;
 - краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных потребностей в маршрутах ОВД.
- b) Обеспечение необходимой координации с соседними государствами и прочими соответствующими органами, занимающимися планированием маршрутов ОВД.
- c) Тесное сотрудничество с GATE, в частности, в отношении:
 - возможностей, обеспечиваемых скорейшим внедрением компонентов системы CNS/АТМ;
 - необходимого усовершенствования организационной структуры и технического обеспечения, требуемого для внедрения сети маршрутов ОВД.
- d) Подготовка предложений по необходимому усовершенствованию организационной структуры и техническому обеспечению систем ОВД государств восточной части Европейского региона ИКАО и Средней Азии в связи со структурой маршрутов ОВД.
- e) Рассмотрение возможных путей и средств финансирования вышеупомянутых проектов.

Конкретное задание

Подготовка докладов для EANPG по имеющимся недостаткам и пробелам, влияющим на безопасность полетов, в соответствии с утвержденной Советом единой методикой.

Контрольный срок завершения: постоянное задание

Состав

Азербайджан, Армения, Беларусь, Болгария*, Венгрия*, Греция, Грузия, Казахстан, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Литва, Молдова, Норвегия, Польша*, Российская Федерация, Румыния*, Словакия*, Таджикистан, Туркменистан, Турция*, Узбекистан, Украина, Финляндия*, Швеция*, Эстония, Евроконтроль, ИАКА, ИАТА.

Примечание. По необходимости, на совещания TARTAR приглашаются на выборочной основе другие государства.

** Государства, обеспечивающие зоны перехода между восточной и западной частями Европейского региона.*

ДОБАВЛЕНИЕ А

МЕМОРАНДУМ ИКАО О ЦЕЛЯХ И СТАТУСЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ПЛАНОВ

1. Введение

1.1 Ввиду часто задаваемых вопросов о статусе Европейского аэронавигационного плана (ANP) ИКАО, как согласованного механизма координации, унификации и региональной интеграции инициатив по аэронавигационному планированию и внедрению, предпринимаемых коллективно значительным числом европейских государств-обеспечителей, сгруппированных в большие и влиятельные региональные организации или ассоциации, как, например, Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) (1), Европейская организация по безопасности аэронавигации (Евроконтроль) (2), Объединенные авиационные администрации (JAA) (3) и Комиссия Европейского Сообщества (КЕС) (4), было решено, что целесообразно напомнить о сфере охватываемых вопросов, целях и статусе региональных аэронавигационных планов ИКАО, которые вместе с региональными группами аэронавигационного планирования являются частью международного механизма планирования, обеспечивающего необходимую взаимосвязь глобальной аэронавигационной системы на интегрированной региональной основе.

1.2 Этот вопрос подробно обсуждался во время проходившего в 1994 году в Вене (Австрия) Специального европейского регионального аэронавигационного (SP EUR) совещания при рассмотрении европейских процессов аэронавигационного планирования, круга полномочий Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG) и обсуждении в целом той роли, которую ИКАО должна играть в будущем в Европейском аэронавигационном регионе. Данный документ в значительной мере основан на докладе по пункту 1 повестки дня совещания SP EUR RAN.

1.3 Помимо этого, поскольку во исполнение рекомендации 8/1 десятой Аэронавигационной конференции (1991 год) EANPG потребуется пересмотреть Европейский аэронавигационный план (EUR ANP) в свете региональных стратегий по внедрению компонентов будущей системы CNS/ATM, этот документ может также использоваться как руководство при подготовке материала, который будет включен в вводную часть обновленного аэронавигационного плана CNS/ATM, предназначенного для Европейского региона.

2. Цель и статус региональных аэронавигационных планов

2.1 Цель региональных аэронавигационных планов ИКАО заключается в том, чтобы позволить отдельным государствам или группам государств внедрять на своей собственной территории необходимые для международной аэронавигации средства и службы в качестве компонентов аэронавигационной системы, взаимосвязанной как на региональной, так и на всемирной основе.

2.2 Каждое Договаривающееся государство - участник Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) обязуется, в соответствии со Статьей 28 этой конвенции, обеспечивать на своей территории необходимые для международной аэронавигации средства и обслуживание в соответствии с установленными Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО.

2.3 Международная аэронавигация является всемирной по своему характеру и в целях выполнения безопасных, регулярных и эффективных полетов требует наличия взаимосвязанной и интегрированной всемирной аэронавигационной системы.

2.4 В связи с характерными особенностями различных аэронавигационных регионов предъявляемые к международной аэронавигации эксплуатационные требования значительно варьируются от региона к региону. По этой причине аэронавигационное планирование ИКАО традиционно осуществлялось посредством процесса регионального планирования, учитывающего установленные ИКАО всемирные стандарты, рекомендуемую практику и правила, в целях обеспечения в районах перехода между регионами совместимости между различными региональными аэронавигационными системами.

2.5 С учетом Статей 1 и 2 Конвенции, заявляющих о полном и исключительном суверенитете каждого Договаривающегося государства над воздушным пространством над своей территорией и территориальными водами (5), и обязательства, принятого на себя в соответствии с Статьей 28 Конвенции всеми Договаривающимися государствами, внедрение средств и служб, необходимых для международной аэронавигации, лежит, в конечном счете, на ответственности государств.

2.6 Вместе с тем, для придания порядка выполняемым государствами работам по развитию своих систем, важно, чтобы эти работы осуществлялись в соответствии с согласованным на международной основе аэронавигационным планом для обеспечения положения, при котором обеспечиваемые индивидуальными государствами или группами государств средства и виды обслуживания будут фактически соответствовать требуемым для международной аэронавигации, а также должным образом вписываться в установленную глобальную систему аэронавигации.

2.7 В связи с особенностями аэронавигационной системы в различных регионах ИКАО, такой план должен согласовываться на региональной основе в рамках ИКАО, которая, в соответствии с положениями Чикагской конвенции, должна обеспечивать развитие и систематическое обновление региональных аэронавигационных планов, направленных на создание в пределах каждого региона, а также в районах перехода между регионами, аэронавигационной системы, взаимосвязанной с аэронавигационными системами сопредельных регионов.

2.8 С этой целью ИКАО учредила для каждого региона аэронавигационные совещания, на которых между государствами-пользователями и государствами-обеспечителями в процессе тесных консультаций с международными ассоциациями заинтересованных эксплуатантов воздушных судов (6) достигается региональное согласие. Поскольку региональные аэронавигационные планы содержат требования, предъявляемые к районам перехода с точки зрения всемирной системы, а также с учетом ответственности ИКАО за их разработку и ведение, они подлежат утверждению Советом ИКАО.

2.9 Поэтому региональным аэронавигационным планам придан статус авторитетного, согласованного на международной основе и утвержденного Советом ИКАО справочного документа, соответствующего, таким образом, взаимопризнанному охватываемыми данным планом государствами обязательству (7) в отношении аэронавигационных средств, запланированных к обеспечению и утвержденных Советом в соответствии с положениями Конвенции от имени всех Договаривающихся государств, включая те из них, которые не охвачены данным планом.

3. Возмещение затрат

3.1 Предусматриваемые утвержденными Советом региональными аэронавигационными планами ИКАО средства и виды обслуживания принимаются на всемирной основе как необходимые для выполнения безопасных, регулярных и эффективных полетов международной гражданской авиации.

3.2 Для облегчения финансового бремени, которое при таком подходе несут на себе государства, в настоящее время ими практически повсеместно применяются аэропортовые и маршрутные сборы. Чтобы гарантировать, по возможности, простоту, справедливость и, в отношении

сборов за аэронавигационное обслуживание на маршруте, приемлемость для общего применения по крайней мере на региональной основе любой системы сборов, ИКАО подготовила и подвергает постоянному пересмотру Заявление Совета Договаривающимся государствам по сборам за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание (см. док. 9082/5).

3.3 В отношении последнего Совет признал, что там, где аэронавигационное обслуживание обеспечивается для международных пользователей, его обеспечители могут требовать от пользователей оплаты их доли соответствующих затрат. Вместе с тем, Совет, в качестве общего принципа, установил, что от пользователей нельзя требовать возмещения затрат, не относящихся с полным основанием к международной аэронавигации.

3.4 Поэтому, при расчете стоимостной основы аэронавигационного обслуживания, должны учитываться те затраты, оцениваемые в отношении средств и служб, включая спутниковые службы, которые обеспечиваются и применяются в соответствии с региональными аэронавигационными планами, утвержденными Советом ИКАО. Любые другие средства и службы, не признаваемые в качестве необходимых для международной аэронавигации (например, те из них, которые требуются исключительно для национальной гражданской или военной авиации), не должны включаться в расчеты, если только они не обеспечиваются по просьбе эксплуатантов.

3.5 Таким образом, другим предназначением региональных аэронавигационных планов ИКАО является - служить согласованной основой при определении средств и служб, сборы за пользование которыми в рамках международного аэронавигационного обслуживания могут взиматься на законно обоснованных основаниях.

4. Ведение региональных планов

4.1 Вышеизложенные цели могут достигаться лишь в том случае, если региональные аэронавигационные планы будут постоянно обновляться и приводиться в соответствие с эксплуатационными требованиями пользователей воздушным пространством в соответствующем регионе.

4.2 С этой целью в периоды между региональными аэронавигационными совещаниями региональные планы, по мере необходимости, обновляются с помощью утверждаемых Советом поправок, предложения о которых выдвигаются государствами или группами государств. Процедура внесения поправок в утвержденные региональные планы является, таким образом, основным элементом традиционных процессов аэронавигационного планирования ИКАО.

4.3 Не так давно, исходя из опыта, накопленного группами аэронавигационного планирования, созданными первоначально для Североатлантического и Европейского регионов (8), ИКАО определила, что региональные группы аэронавигационного планирования более подходят для ведения региональных планов, чем традиционные региональные аэронавигационные совещания, которые, как правило, проводятся довольно редко.

4.4 Чтобы справиться с ускоряющимися темпами развития и вытекающими из этого частыми изменениями в эксплуатационных требованиях, было действительно необходимо повысить гибкость процессов аэронавигационного планирования ИКАО, особенно в отношении ведения и реализации региональных планов.

4.5 Особую важность это приобретает с введением в рамках системы CNS/ATM ИКАО новых технологий, а также из-за того, что такие вопросы, как контроль за безопасностью полетов, авиационная безопасность и защита окружающей среды вызывают все большую озабоченность государств, промышленности и пользующейся услугами авиации публики. В 1991 году при утверждении системы CNS/ATM государства единогласно согласились с тем, что каждый регион

должен разработать свою собственную стратегию внедрения компонентов этой системы в соответствии с всемирным координационным планом, и что работа эта должна осуществляться при постоянном участии в ней групп аэронавигационного планирования. Поэтому ИКАО необходимо всячески способствовать созданию групп регионального планирования в тех регионах, где они пока не были созданы (Доклад десятой Аэронавигационной конференции по пункту 8 повестки дня).

4.6 Таким образом, ведение региональных планов и необходимый их пересмотр в свете всемирной координации системы CNS/ATM в настоящее время являются двумя основными целями групп регионального аэронавигационного планирования и внедрения ИКАО.

4.7 Ведение региональных планов продолжает оставаться на ответственности ИКАО. Поправки к региональным планам, являющиеся результатом деятельности групп регионального планирования, требуют утверждения Советом для обеспечения взаимосвязи всемирной системы аэронавигации и соответствия этих поправок всемирным Стандартам, Рекомендуемой практике и процедурам ИКАО (9). Помимо этого, если Совет считает, что, как говорится в Статье 69 Конвенции, средства и службы какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают международным аэронавигационным требованиям, он должен проконсультироваться с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено.

5. Роль ИКАО в Европейском регионе

5.1 Европейский регион ИКАО (континентальная территория которого простирается от границы Североатлантического региона до границы Азиатского/Тихоокеанского региона) включает в себя большое число государств. Только за последнее десятилетие в Европейском регионе ИКАО возникло более 20 новых Договаривающихся государств (из бывшей Чехословакии, СССР и Югославии), что сделало его далеко не однородным с эксплуатационной точки зрения пространством. В настоящее время Европейский аэронавигационный план охватывает 49 Договаривающихся государств.

5.2 Географические характеристики и интенсивность воздушного движения в разных частях региона значительно различаются, что заставило проходившее в 1994 году Специальное европейское региональное аэронавигационное совещание предложить, чтобы с учетом сложности и разнообразия региона и в целях повышения качества аэронавигационного планирования организовать его осуществление по однородным районам, характеризующимся общими требованиями и интересами, с учетом интенсивности воздушного движения и требуемого уровня сложности систем (Доклад совещания SP EUR RAN по пункту 3 повестки дня).

5.3 В западной части региона, где расположены районы с большей интенсивностью воздушного движения, эти характеристики упростили планирование и реализацию взаимосогласованных коллективных действий, предпринимаемых группами государств, что послужило основой для создания в 1960 году Европейской организации по безопасности аэронавигации - Евроконтроля.

5.4 Не так давно, в целях решения возникших в конце 1980-х годов в центральной части Западной Европы серьезных проблем с пропускной способностью, Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) и Комиссия Европейского Сообщества (КЕС) были вынуждены принять жесткие меры, направленные на унификацию обслуживания воздушного движения в своих членских государствах, и совместно планировать организацию воздушного движения в пределах соответствующих районов ответственности. Позже министры транспорта государств-членов ЕКГА утвердили разработанную этой организацией Программу унификации и интеграции управления воздушным движением в Европе (EATC/IP) и предоставили агентству Евроконтроль мандат на

управление ее реализацией. Это включило в себя обязательство по внедрению Центрального органа организации потоков (ЦООП) в рамках Концепции централизованной системы организации потоков воздушного движения (СТМО), излагаемой в Аэронавигационном плане Европейского региона (EUR ANP) ИКАО. В качестве дополнения к EATCNP, ЕКГА также приняла Программу сопряжения систем аэропорта/УВД (APATSI) в целях осуществления планирования эксплуатации аэродромов, особенно по вопросам пропускной способности аэропортов и служб УВД. ЕКГА также способствовала созданию Объединенных авиационных администраций (JAA) - организации, занимающейся в основном вопросами летной годности и безопасности полетов.

5.5 В контексте аэронавигационного планирования ИКАО такие организации групп государств, как ЕКГА, JAA, Евроконтроль **(10)** и КЕС, независимо от характера их устава, могут рассматриваться в качестве региональных международных организаций, ответственных за работу, имеющую важные последствия для аэронавигационного планирования и внедрения, проводимую в их соответствующих географических районах и в рамках их полномочий. Однако, все предпринимаемые этими органами действия требуют должного отражения в Европейском аэронавигационном плане ИКАО во избежание нарушения гармонии и обеспечения прогрессивного развития и интеграции аэронавигационных систем различных групп заинтересованных государств.

5.6 Роль ИКАО в Европейском регионе заключается, таким образом, в том, чтобы способствовать, координировать и упрощать унификацию соответствующих программ существующих региональных организаций (ЕКГА, JAA, Евроконтроля и КЕС), имеющих последствия для аэронавигации, а также деятельность государств и групп государств в центральной, восточной и дальневосточной частях региона, и вести Европейский региональный аэронавигационный план таким образом, чтобы обеспечивать взаимосвязь европейской аэронавигационной системы по всему региону, а также совместимость в региональных районах перехода с аэронавигационными системами соседних регионов ИКАО (Североатлантического, Африканского, Ближневосточного и Азиатского/Тихоокеанского). Посредством Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG) и своего Европейского/Североатлантического бюро ИКАО фактически является органом, не только уполномоченным вести Европейский региональный аэронавигационный план, но также единственной организацией, охватывающей географический район Европейского региона во всей его полноте и способной таким образом обеспечивать контроль за региональной деятельностью в ее полном объеме.

5.7 В то время как выполняемая КЕС, ЕКГА, Евроконтролем, JAA и другими организациями работа воспринимается очень положительно, поскольку она способствует ускорению прогресса, результаты некоторых конкретных аспектов этой работы демонстрируют нарастающее влияние, выходящее далеко за пределы района деятельности или сферы ответственности этих организаций. В частности, процедурные аспекты, обязательное оборудование воздушных судов соответствующими системами и многие прочие вопросы требуют утверждения в рамках ИКАО на региональном, межрегиональном или всемирном уровне.

5.8 Одновременно было бы целесообразно учитывать, что европейский механизм регионального планирования ИКАО и масштабы его применения в области координации внедрения получили за последнее время гораздо более широкое распространение, чем того формально требует Чикагская конвенция. На региональном уровне ИКАО всегда обеспечивала для государств форум, на котором чисто аэронавигационное планирование приобретало более широкие масштабы за счет включения в него подробного планирования внедрения. В западной части региона в настоящее время это достигается с помощью существующих региональных организаций, особенно ЕКГА, посредством ее программы унификации и интеграции - EATCNP, руководимой Евроконтролем и охватывающей большинство Договаривающихся государств в Западной Европе. В восточной части Европейского региона, особенно в отношении района, в котором расположены новые Договаривающиеся государства, из-за отсутствия какого-либо другого механизма ИКАО должна будет продолжать оказывать государствам помощь в их работе по планированию и внедрению посредством EANPG.

5.9 Очевидно, что ИКАО, а с нею и EANPG, должна учитывать ту работу, которую группы государств или действующие от их имени агентства (ЕКГА, Евроконтроль, JAA и другие) выполняют в регионе в областях унификации обслуживания воздушного движения, организации потоков и планирования полетов на аэродроме. Однако, аэронавигационное планирование и прочие области, не охватываемые этими органами, а также спорные вопросы, вопросы, касающиеся сопряжения между суб-регионами или сопряжения с другими регионами, нетехнические вопросы, влияющие на международную гражданскую авиацию, чрезвычайные и кризисные ситуации остаются областями, в которых ИКАО сохраняет готовность обеспечивать соответствующий форум для всех государств региона. Очевидно, что EANPG представляет собою посреднический элемент и продолжит функционировать в качестве катализатора, обеспечивающего выработку решений, приемлемых для всех.

6. Выводы

6.1 Региональные аэронавигационные планы (ANP) ИКАО определяют для каждого аэронавигационного региона средства и виды обслуживания, а также процедуры, необходимые для международной гражданской авиации в качестве частей аэронавигационной системы, взаимосвязанной на региональной и всемирной основе. Такие средства, обслуживание и процедуры первоначально определяются региональным соглашением между охватываемыми планом государствами-обеспечителями и государствами-пользователями, в процессе подробных консультаций с эксплуатантами воздушных судов в рамках регионального аэронавигационного (RAN) совещания, созываемого ИКАО по тому региону, в котором они должны быть внедрены.

6.2 В дальнейшем региональные аэронавигационные планы обновляются на постоянной основе путем внесения в них поправок, предложения о которых выдвигаются государствами или группами государств, или в ходе периодических пересмотров, предпринимаемых региональной группой аэронавигационного планирования и внедрения соответствующего региона, как того требует развитие эксплуатационных требований или внедрение новых технологий. Формулировка различных региональных аэронавигационных планов и внесение в них поправок требуют утверждения Советом ИКАО для обеспечения гарантии в том, что содержащиеся в них средства, обслуживание и процедуры будут соответствовать установленным всемирным Стандартам, Рекомендуемой практике и процедурам ИКАО и образуют взаимосвязанную аэронавигационную систему на всей территории каждого региона, а в региональных зонах перехода - с аэронавигационными системами сопредельных регионов ИКАО.

6.3 Подробное планирование и внедрение средств и видов обслуживания, необходимых для международной гражданской авиации на территории какого-то государства или группы государств, в конечном счете лежит на ответственности соответствующих государств.

6.4 Статус региональных аэронавигационных планов ИКАО соответствует статусу авторитетного, согласованного на международном уровне и утвержденного Советом ИКАО справочного документа, приравнивая его, таким образом, к взаимопризнанному охватываемыми данным планом государствами обязательству (7) в отношении аэронавигационных средств, требующих обеспечения и утвержденных в соответствии с положениями Конвенции Советом, действующим от имени всех Договаривающихся государств, включая те, которые не охватываются данным планом.

6.5 От международных пользователей не следует требовать возмещения затрат, которые не могут быть с полным основанием отнесены к международной гражданской авиации. При расчете стоимостной основы для аэронавигационных сборов государствам следует учитывать только те затраты, которые относятся к средствам и обслуживанию, обеспечиваемым или применяемым в соответствии с региональными аэронавигационными планами ИКАО.

6.6 Исходя из вышеизложенного, целями региональных аэронавигационных планов ИКАО являются:

- а) гарантировать положение, при котором обеспечиваемые в каждом регионе государствами индивидуально или коллективно средства и виды обслуживания образуют взаимосвязанную глобальную аэронавигационную систему на интегрированной региональной основе;
- б) обеспечивать для индивидуальных государств или групп государств возможность планировать и внедрять на своей собственной территории средства и виды обслуживания, действительно необходимые для международной гражданской авиации в этом регионе и гармонично вписывающиеся в установленную глобальную аэронавигационную систему;
- с) служить согласованной основой для определения средств и видов обслуживания, за пользование которыми на законном основании можно взимать международные аэронавигационные сборы.

6.7 В соответствии с положениями Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) ИКАО является органом, уполномоченным утверждать содержание и изменения региональных аэронавигационных планов ИКАО. В частности:

- а) Совет ИКАО несет ответственность за созыв региональных аэронавигационных совещаний, когда государства считают это необходимым, для формулировки и пересмотра региональных аэронавигационных планов ИКАО;
- б) региональные группы аэронавигационного планирования и внедрения, созданные ИКАО для ее различных аэронавигационных регионов, несут ответственность за ведение и пересмотр региональных аэронавигационных планов ИКАО по соответствующим регионам;
- с) с учетом их всемирной применимости, а также ответственности ИКАО за их разработку и ведение, региональные аэронавигационные планы подлежат утверждению Советом ИКАО.

6.8 Коллективные инициативы по аэронавигационному планированию и внедрению, предпринимаемые объединениями государств независимо от характера их уставов (региональные организации, ассоциации государств и другие), доказали свою практическую эффективность в быстром продвижении унификации обслуживания воздушного движения и организации потоков воздушного движения, а также в развитии планирования эксплуатации аэродромов. Группы аэронавигационного планирования и внедрения ИКАО должны учитывать все то, что государства или группы государств осуществляют в пределах соответствующего региона. Вместе с тем, они несут ответственность за то, чтобы эти инициативы адекватно отражались в региональном аэронавигационном плане ИКАО, относящемся ко всему этому региону.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) *ЕКГА - Европейская конференция гражданской авиации, была создана в 1955 году Европейским Советом совместно с ИКАО. В рамках ИКАО, ЕКГА рассматривается в качестве региональной авиационной организации, действующей в Европейском регионе и обладающей тем же статусом, что организации гражданской авиации, созданные в других аэронавигационных регионах ИКАО (например, АКГА и ЛАКГА).*
- (2) *Евроконтроль - международная организация, управляемая на основе международного гражданского права - был создан в 1960 году.*
- (3) *Объединенные авиационные администрации (ЖАА) являются ассоциативным органом ЕКГА, представляющим полномочные регулирующие органы гражданской авиации нескольких европейских государств, договорившихся о сотрудничестве в области развития и внедрения общих стандартов и правил, регулирующих безопасность полетов.*
- (4) *Комиссия Европейского сообщества (КЕС) - исполнительный орган Европейского сообщества. Это сообщество является частью политической наднациональной организации - Европейского Союза, созданного в 1994 году на основе Маастрихтского соглашения.*
- (5) *В данном контексте следует отметить, что, в соответствии со "Сводным заявлением ИКАО по поводу осуществляемой политики и соответствующей практики, непосредственно связанным с аэронавигацией" границы воздушного пространства ОВД, расположенного над территориями государств или над открытым морем, устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения оптимальной эффективности и экономии, как для обеспечителей обслуживания, так и для пользователей им. Районы полетной информации (РПИ) создаются, таким образом, в соответствии с региональным аэронавигационным планом, отражающим региональные аэронавигационные соглашения и утвержденным Советом ИКАО, как правило, по рекомендации регионального аэронавигационного совещания. Часто, хотя и не всегда, границы РПИ совпадают с территориальными границами соответствующего государства. Районы полетной информации, расположенные над открытым морем, устанавливаются на основе регионального аэронавигационного соглашения в рамках регионального аэронавигационного плана, утвержденного Советом ИКАО. Следует отметить, что обеспечиваемое государством обслуживание воздушного движения в части РПИ, расположенной над открытым морем, основывается исключительно на необходимости способствовать безопасному, упорядоченному и быстрому потоку воздушного движения в этом районе. Оно не дает государству-обеспечителю права осуществлять какие-либо суверенные права в отношении этой части воздушного пространства РПИ.*
- (6) *Консенсус должен достигаться между:*
 - государствами, имеющими в своем регистре воздушные суда, для которых необходимы средства и виды обслуживания, включаемые в аэронавигационный план соответствующего региона,*
 - расположенными в регионе государствами, желающими обеспечивать такие средства и виды обслуживания,*
 - эксплуатантами воздушных судов, подпадающих под сборы за пользование такими средствами и видами обслуживания.*

- (7) См. п. 1.2.15 доклада по пункту 1 повестки дня Специального европейского регионального аэронавигационного совещания (1994), которое признало, что ведение регионального аэронавигационного плана остается одной из важных задач ИКАО. Совещание пришло к выводу о необходимости сохранять, в соответствии с положениями Чикагской конвенции (Статья 28), взаимосвязь в работах по развитию, осуществляемых индивидуальными государствами или группами государств. Эти работы должны основываться на региональном аэронавигационном плане, являющемся авторитетным, согласованным на международном уровне и утвержденным Советом ИКАО документом, представляющим собою соглашение, достигнутое между государствами-обеспечителями и пользователями воздушным пространством. Безусловно, для внесения изменений в этот план необходима процедура, обеспечивающая достижение регионального консенсуса между обеспечителями и пользователями, а также утверждение Советом ИКАО. Такое ведение плана обеспечит совместимость и взаимосвязь с планами других регионов, а также гарантирует взаимосвязь в рамках Европейского региона в целом независимо от того, что делают группы государств или нанимаемые ими агентства в регионе. Таким образом, ИКАО обеспечивает связь между нововведениями в конкретных районах и их приемлемостью в региональном или глобальном контексте.
- (8) Группа планирования систем в Северной Атлантике (NAT SPG) была создана в 1965 году на основе рекомендации 4/1 Специального североатлантического регионального аэронавигационного совещания (1964). Европейская группа аэронавигационного планирования (EANPG) была создана в 1972 году в соответствии с рекомендацией 18/1 шестого Европейского/средиземноморского регионального аэронавигационного совещания (1971).
- (9) В соответствии с требуемым форматом и содержанием регионального плана, рекомендованными последними региональными аэронавигационными совещаниями по Североатлантическому (1992), Азиатскому/Тихоокеанскому (1993) и Европейскому (1994) регионам, предназначенные для внедрения государствами средства и службы должны быть отражены в отдельном документе (FASID), являющемся составной частью Сборника аэронавигационных планов (ANPP) ИКАО, но обновляемого под эгидой группы аэронавигационного планирования соответствующего региона.
- (10) Рекомендация 1/4 Специального европейского регионального аэронавигационного совещания (Вена, Австрия, 5-14 сентября 1994 года), утвержденная Советом ИКАО:

**РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/4 - МЕСТО ЕВРОКОНТРОЛЯ В ЕВРОПЕЙСКОМ ПРОЦЕССЕ
АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ**

О том, чтобы уполномочить Евроконтроль представлять от имени своих членских государств и после официального утверждения каждым из них соответствующие предложения о поправке к Европейскому аэронавигационному плану ИКАО и европейским Дополнительным региональным правилам.

ДОБАВЛЕНИЕ В**ЕДИНАЯ МЕТОДИКА ВЫЯВЛЕНИЯ, ОЦЕНКИ И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ О НЕДОСТАТКАХ В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ**

(утверждена Советом 30 ноября 2001 года)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Исходя из результатов проведенной ИКАО оценки материалов, полученных из различных регионов и касающихся недостатков в области аэронавигации, стала очевидной необходимость усовершенствований, касающихся следующих аспектов:

- а) сбора информации;
- б) оценки выявленных проблем с точки зрения безопасности полетов;
- в) определения соответствующих корректирующих действий (технического/эксплуатационного/финансового/организационного характера), предпринимаемых как в краткосрочном, так и долгосрочном плане; и
- г) метода представления данных в докладах групп регионального планирования и внедрения (PIRG) ИКАО.

1.2 В этой связи настоящая методика подготовлена с помощью групп PIRG ИКАО и принята Советом ИКАО для обеспечения эффективного определения и оценки недостатков в области аэронавигации и четкого представления данных о таких недостатках. В дальнейшем она может обновляться Аэронавигационной комиссией с учетом накопленного опыта ее применения.

1.3 Для целей данной методики ситуация, при которой не обеспечивается предоставление средств, обслуживание или выполнение процедуры в соответствии с региональным аэронавигационным планом, утвержденным Советом, или надлежащими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО, что негативно сказывается на безопасности полетов, регулярности и/или эффективности международной гражданской авиации, считается недостатком.

2. СБОР ИНФОРМАЦИИ**2.1 Источники информации региональных бюро**

2.1.1 Одна из штатных функций региональных бюро должна заключаться в составлении и обновлении перечня конкретных недостатков, если таковые имеются, в их регионах. Считается, что для обеспечения, насколько это возможно, полноты и точности такого перечня региональные бюро предпринимают следующее:

- а) сравнивают состояние внедрения аэронавигационных средств и служб с документацией региональных аэронавигационных планов и определяют невнедренные средства, службы и процедуры;

- b) рассматривают отчеты о командировках с целью выявления недостатков, влияющих на безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации;
- c) проводят систематический анализ представленных государствами данных о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО в целях определения причин различий и их влияния, если это имеет место, на безопасность полетов, регулярность и эффективность деятельности международной гражданской авиации;
- d) рассматривают доклады об авиационных происшествиях и инцидентах с воздушными судами с целью выявления возможных недостатков в системах или процедурах;
- e) рассматривают материалы, предоставляемые региональным бюро пользователями аэронавигационного обслуживания в соответствии с добавлением М к резолюции А33-14 Ассамблеи;
- f) оценивают недостатки, вытекающие из подпунктов а)-е), и определяют очередность их устранения в соответствии с пунктом 4;
- g) представляют итоговые материалы заинтересованному государству(ам) для принятия мер; и
- h) сообщают о результатах выполнения подпункта g) соответствующей PIRG для дальнейшего изучения, подготовки рекомендаций и представления данных Совету ИКАО, как это необходимо, в докладах PIRG.

2.2 Источники информации государств

2.2.1 Для сбора информации из всех источников государствам следует, соблюдая резолюцию А31-10 Ассамблеи, создать системы представления данных в соответствии с требованиями пункта 7.3 Приложения 13. Эти системы не должны предполагать меры наказания, с тем чтобы выявить максимальное количество недостатков.

2.3 Источники информации пользователей

2.3.1 Соответствующие международные организации, включая Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА) и Международную федерацию ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), являются ценными источниками информации о недостатках, в частности, связанных с безопасностью полетов. Выступая в качестве пользователей аэронавигационных средств, они должны определять средства, службы и процедуры, которые не внедрены, являются непригодными для использования в течение длительных периодов или задействованы не полностью. В этом контексте следует отметить, что добавление М к резолюции А33-14 Ассамблеи и ряд решений Совета обязывают пользователей аэронавигационных средств и служб сообщать о встретившихся серьезных проблемах, обусловленных невнедрением аэронавигационных средств и служб, предусмотренных региональными планами. Следует подчеркнуть, что данная практика совместно с кругом полномочий групп PIRG должны обеспечить твердую основу для определения невыполненных задач, представления о них данных и оказания помощи в их решении.

3. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О НЕДОСТАТКАХ

3.1 Обеспечение возможности группам PIRG ИКАО проводить детальную оценку недостатков предполагает, что государства и соответствующие международные организации, включая ИАТА и ИФАЛПА, представляют региональному бюро ИКАО имеющуюся у них информацию для предприятия соответствующих действий, в том числе действий на совещаниях PIRG.

3.2 Такая информация должна, по крайней мере, включать: описание недостатка, оценку риска, возможное решение, графики устранения, ответственную сторону, предпринимаемые согласованные действия и уже предпринятые действия.

3.3 Повестка дня каждого совещания PIRG должна включать пункт, касающийся рассмотрения недостатков в области аэронавигации, в том числе информации, представленной государствами, ИАТА и ИФАЛПА в дополнение к информации, которая определяется региональным бюро в соответствии с пунктом 2.1 выше. Рассмотрение недостатков должно являться первоочередной задачей каждого совещания. Группы PIRG, рассмотрев перечни недостатков, должны провести оценку их влияния на безопасность полетов, имея в виду последующее рассмотрение данного вопроса Аэронавигационной комиссией ИКАО.

3.4 Исходя из вышеизложенного и учитывая потребность в конечном счете использовать упомянутую информацию в процессе планирования и внедрения, представляется необходимым предусмотреть в докладах о выявленных и подтвержденных недостатках в системах аэронавигации определенные блоки информации. Эти блоки рассматриваются ниже и используются в прилагаемой форме представления данных.

а) Идентификация требований

В соответствии с процедурами ИКАО региональные аэронавигационные планы детализируют, в частности, требования к обеспечению аэронавигации, в том числе средства, службы и процедуры, которые необходимы для осуществления полетов международной гражданской авиации в рассматриваемом регионе. В этой связи недостатки будут связаны с соответствующими требованиями, указанными в документации регионального аэронавигационного плана. В качестве первого информационного блока в перечень недостатков следует включить сведения о требованиях совместно с названием совещания и номером соответствующей рекомендации. Кроме того, следует указать причастное государство или причастные государства и/или соответствующие средства, например аэропорт, РПИ, РДЦ, КДП и пр.

б) Идентификация недостатка

Данный блок информации определяет недостаток и будет состоять из следующих элементов:

- i) краткое описание недостатка;
- ii) дата поступления первых данных о недостатке;
- iii) соответствующие важные справочные данные (совещания, доклады, командировки и пр.).

с) Идентификация корректирующих действий

Блок идентификации корректирующих действий будет включать:

- i) краткое описание корректирующих действий, которые следует предпринять;
- ii) указание исполнительного органа;
- iii) предполагаемую дату выполнения корректирующего действия^{*}; и
- iv) указание соответствующих затрат, когда это целесообразно или возможно.

4. ОЦЕНКА И УСТАНОВЛЕНИЕ ОЧЕРЕДНОСТИ

4.1 В соответствии с общей рекомендацией потребуются предусмотреть указанные ниже три уровня очередности, которые устанавливаются на основе оценки безопасности полетов:

Очередность "U" – срочные требования, оказывающие непосредственное влияние на безопасность полетов и требующие немедленных корректирующих действий.

Срочные требования касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых срочно необходимо для безопасности аэронавигации.

Очередность "A" – требования высокой очередности, выполнение которых необходимо для безопасности аэронавигации.

Требования высокой очередности касаются любых особенностей, физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых считается необходимым для безопасности аэронавигации.

Очередность "B" – требования средней очередности, выполнение которых необходимо для регулярности и эффективности аэронавигации.

Требования средней очередности касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых считается необходимым для регулярности и эффективности аэронавигации.

5. ТИПОВАЯ ТАБЛИЦА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В ДОКЛАДАХ ГРУПП PIRG

5.1 Исходя из вышеизложенного, в добавлении приведена типовая таблица, которая предлагается для использования группами PIRG при определении, оценке, установлении очередности устранения и т. д. недостатков. Может оказаться целесообразным подготовить разные таблицы данных о недостатках в каждой из различных областей обеспечения аэронавигации, т. е. AGA, ATM, SAR, CNS, AIS/MAP, MET. Однако все таблицы должны быть единообразными.

^{*} Следует отметить, что более длительный период выполнения можно предусмотреть в тех случаях, когда расширение функций или развитие некоторого средства нацелено на обслуживание не столь часто выполняемых полетов или сопряжено с чрезмерными затратами.

6. **ДЕЙСТВИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ БЮРО**

6.1 Перед каждым совещанием PIRG соответствующее региональное бюро будет заблаговременно представлять документацию с последними данными о недостатках.

6.2 Отмечается, что региональные бюро должны в срочном порядке представлять данные о серьезных недостатках Аэронавигационной комиссии (через штаб-квартиру ИКАО), а не ждать пока этот вопрос будет доложен на следующем совещания PIRG, и что Аэронавигационная комиссия будет представлять доклады Совету.

**ФОРМА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ О НЕДОСТАТКАХ В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ,
КАСАЮЩЕЙСЯ ..., В РЕГИОНЕ ...**

Идентификация		Недостатки			Корректирующие действия			
Требования	Государства/ средства	Описание	Дата поступления первых данных	Примечания	Описание	Исполни- тельный орган	Дата выполнения	Очередность действия*
Требование пункта (таблица) ... части ... аэронавигацион- ного плана	Страна X Страна Y	Не внедрены речевые цепи пункт X – пункт Y	12/02/2...X	Координационное совещание страны X и страны Y 16/07/2...X для разработки мероприятий по внедрению цепей связи через спутник	Внедрение прямой цепи речевой связи через спутник	Страна X	Август 20...X	A

* Очередность действий по устранению недостатков основывается на следующих оценках безопасности полетов:

Очередность "U" – срочные требования, оказывающие непосредственное влияние на безопасность полетов и требующие немедленных корректирующих действий.

Срочные требования касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых срочно необходимо для безопасности аэронавигации.

Очередность "A" – требования высокой очередности, выполнение которых необходимо для безопасности аэронавигации.

Требования высокой очередности касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых считается необходимым для безопасности аэронавигации.

Очередность "B" – требования средней очередности, выполнение которых необходимо для регулярности и эффективности аэронавигации.

Требования средней очередности касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых считается необходимым для регулярности и эффективности аэронавигации.

– КОНЕЦ –