



ИКАО

Doc 10222, A42-TE

## АССАМБЛЕЯ СОРОК ВТОРАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 23 сентября – 3 октября 2025 года

# ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ДОКЛАД

*Утверждено Технической комиссией Ассамблеи и опубликовано  
с санкции Генерального секретаря*





ИКАО

Doc 10222, A42-TE

## АССАМБЛЕЯ СОРОК ВТОРАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 23 сентября – 3 октября 2025 года

# ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ДОКЛАД

*Утверждено Технической комиссией Ассамблеи и опубликовано  
с санкции Генерального секретаря*

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках  
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.  
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

*Сорок вторая сессия, 2025*

**Doc 10222. Доклад Технической комиссии**

Номер заказа: 10222  
ISBN 978-92-9275-953-7

© ИКАО, 2026

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

**АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ**  
**МОНРЕАЛЬ, 23 СЕНТЯБРЯ – 3 ОКТЯБРЯ 2025 ГОДА**  
**ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ**

**СОДЕРЖАНИЕ**

	<b>Страница</b>
<b>Общий раздел.....</b>	1
<b>Повестка дня и организация работы .....</b>	2
<b>Доклад по пункту повестки дня</b>	
Пункт 23 повестки дня. Глобальная безопасность полетов и аэронавигационные планы.....	2
Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации .....	10
Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией.....	65
<b>Добавление</b>	
Перечень рабочих документов, относящихся к работе Технической комиссии.....	A-1
<b>Список резолюций</b>	
23/1 (перенумерованная А42-6)      Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.....	5
24/1 (перенумерованная А42-9)      Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации .....	13
24/2 (перенумерованная А42-7)      Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра.....	46
24/3 (перенумерованная А42-8)      Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).....	51
24/4 (перенумерованная А42-10)      Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов .....	60
25/1 (перенумерованная А42-11)      Замена галонов.....	69

— — — — —



## ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

### **Общий раздел**

1. Техническая комиссия провела пять заседаний в период с 25 по 29 сентября 2025 года.
2. На втором пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н Деклан Фицпатрик (Ирландия). На своем первом заседании Комиссия избрала первым заместителем председателя г-на Луиса Рикарду ди Соуза Насименту (Бразилия), кандидатура которого была выдвинута Доминиканской Республикой и поддержаны Кот-д'Ивуаром и Индией. Вторым заместителем председателя Комиссия избрала г-жу Тоску Сем (Намибия), кандидатура которой была выдвинута Австралией и поддержаны Казахстаном и Камеруном. Комиссия избрала третьим заместителем председателя г-на Сюань Мяо (Китай), кандидатура которого была выдвинута Мальтой и поддержаны Бангладеш и Венесуэлой.
3. На одном или нескольких заседаниях Комиссии присутствовали представители приблизительно 192 Договаривающихся государств и 58 делегаций-наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии была г-жа М. Меркль, директор Аэронавигационного управления. Заместителями секретаря были заместитель директора по вопросам аэронавигации и безопасности полетов (ANS) П. Лучиани и исполняющий обязанности заместителя директора по вопросам мониторинга, анализа и координации (МАС) г-н С. да Силва. Работе Комиссии оказывали помощь г-н М. де Леон, г-жа А. Гиан, а также следующие члены Секретариата:

г-н Ю. Фаттах, руководитель программы многодисциплинарных приоритетных задач (MP);  
г-жа Д. Фланаган, начальник Отдела по региональному сотрудничеству в области безопасности полетов (RSCU);  
г-жа Э. Гнем, начальник Секции по вопросам управления безопасностью полетов (SM);  
г-н Ж. Гюэвин, начальник Сектора обеспечения контроля (OSU);  
г-н Л. Джонассон, начальник Секции управления в области связи, навигации, наблюдения и спектра (CNSS) и исполняющий обязанности начальника Секции глобальных интероперабельных систем (GIS);  
г-жа Дж. Джордаан, начальник Секции авиационной медицины (MED);  
г-жа К. Ким, исполняющая обязанности начальника Секции организации воздушного движения (ATM);  
г-жа К. Ноулз, начальник Секции безопасности полетов (OPS);  
г-н Ф. Мало, начальник Секции дистанционно пилотируемых авиационных систем (RPAS);  
г-жа Л. МакГиган, исполняющая обязанности начальника Секции безопасной перевозки грузов (CSS);  
г-н М. Меренс, начальник Секции планирования и координации поддержки осуществления (ISPC);  
г-н Ж. Ни, начальник Секции проверок организаций контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации (OAS);  
г-н Т. Тормодссон, начальник Секции расследования авиационных происшествий (AIG);  
г-н Я. Ван, начальник Секции управления аэропортами и инфраструктурой (AOI).

## **Повестка дня и организация работы**

5. Комиссия рассмотрела следующие пункты повестки дня:

Пункт 23 повестки дня. Глобальная безопасность полетов и аeronавигационные планы

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

6. Документация и рабочие документы, относящиеся к работе Комиссии, перечислены в добавлении к настоящему докладу по пунктам повестки дня.

7. Информация о действиях Комиссии приводится ниже отдельно по каждому пункту. Материал излагается в последовательности, соответствующей порядку рассмотрения Комиссией пунктов повестки дня.

### **Пункт 23 повестки дня. Глобальная безопасность полетов и аэронавигационные планы**

#### **Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)**

23.1 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/17, представленный Советом ИКАО, в котором Ассамблея предлагает одобрить *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) издания 2026–2028 гг. (пятое издание). Пересмотренный ГПБП представляет собой глобальную стратегию постоянного повышения безопасности полетов и является основным документом планирования, на основе которого разрабатываются и реализуются региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов. Комиссия рекомендовала Ассамблею одобрить ГПБП издания 2026–2028 гг.

23.2 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/137, представленный Республикой Корея, и документ A42-WP/175, представленный Сингапуром при поддержке Новой Зеландии, Филиппин, Всемирного фонда безопасности полетов (FSF), Международного совета деловой авиации (МСДА) и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и касающийся ГПБП издания 2026–2028 гг. Комиссия согласилась с тем, чтобы ИКАО оказала необходимую поддержку государствам-членам в разработке и реализации национальных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с последним изданием ГПБП. Комиссия далее согласилась с тем, чтобы ИКАО через соответствующие группы экспертов рассмотрела вопрос о включении в предстоящие издания ГПБП и/или связанную с ним документацию механизмов для повышения эффективности планирования мер обеспечения безопасности полетов на основе данных путем выявления глобальных эксплуатационных факторов риска, а также эксплуатационных факторов риска, связанных с климатом, включая значительные и меняющиеся метеорологические явления и соответствующие факторы окружающей среды.

23.3 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Китаем (A42-WP/603) и Саудовской Аравией (A42-WP/92 Revision No. 1).

## Глобальный аeronавигационный план (ГАНП)

23.4 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/31, представленный Советом, в котором предлагается одобрить существенное обновление Глобального аeronавигационного плана (ГАНП, Doc 9750, восьмое издание) и излагается перспективный взгляд на подготовку девятого издания. В восьмом издании ГАНП, с которым можно ознакомиться на портале ГАНП (<https://www4.icao.int/ganporta1>), отражены глобальные приоритеты, сформулированные Ассамблеей ИКАО на ее 41-й сессии, и Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы. В этом издании содержатся: обновленная стратегия ГАНП; руководящие указания по применению подхода, основанного на характеристиках, для оптимизации распределения ресурсов; обновление системы характеристик, предусмотренных в ГАНП применительно к вопросам окружающей среды и жизнестойкости; обновление концепции блочной модернизации авиационной системы (ASBU); и сопоставление концепции ASBU и концептуальной дорожной карты для повышения наглядности связи между стратегическим и техническим уровнями ГАНП в соответствии с запросом, поступившим в ходе Тринадцатой Аeronавигационной конференции (AN-Conf/13) и 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

23.5 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/192, представленный Таиландом, подготовленный в соавторстве с Сингапуром и поддержанный Соединенными Штатами Америки, в котором освещаются проблемы в области стабильности и структуры концепции ASBU, затрудняющие ее внедрение. Для решения этих проблем в документе предлагается оптимизировать концепцию ASBU и разработать "кратчайший путь" внедрения ASBU. В документе подчеркивается также ограниченный масштаб применения подхода, основанного на характеристиках, и предлагается оказывать поддержку через региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG), чтобы помочь государствам и регионам представлять отчетность о результатах своей деятельности комплексным и согласованным образом.

23.6 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/202, представленный Китаем и Сингапуром и поддержанный Доминиканской Республикой, который посвящен интеграции инициатив по реализации эксплуатационных усовершенствований в регионах ИКАО. Согласившись с тем, что регионы имеют разные приоритеты и в силу своих специфических потребностей и проблем реализуют ГАНП с разной скоростью, Комиссия признала потребность в эффективной межрегиональной интеграции в том, что касается реализации инициатив, направленных на эксплуатационные усовершенствования для содействия созданию интегрированной, согласованной, интероперабельной в глобальном масштабе и бесшовной системы.

23.7 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/432, представленный Перу и поддержанный государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)<sup>i</sup>, в котором изложены проблемы согласования ее национального аeronавигационного плана с ГАНП. В документе предлагается продлить цикл обновления ГАНП, чтобы у государств было достаточно времени на обновление своих соответствующих национальных планов и обеспечения эффективного, согласованного и интероперабельного внедрения элементов ASBU в координации с национальным авиационным сообществом. В документе также содержится просьба к ИКАО активизировать усилия по предоставлению документации, касающейся ГАНП, на шести официальных языках ИКАО.

<sup>i</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

23.8 Комиссия рекомендовала Ассамблею одобрить восьмое издание ГАНП. Принимая во внимание проблемы и предложения, содержащиеся в документах A42-WP/192, A42-WP/202 и A42-WP/432, Комиссия поддержала предложенный перспективный взгляд на подготовку девятого издания ГАНП и согласилась с тем, чтобы ИКАО разработала и распространила инструктивные указания относительно кратчайшего пути внедрения, представив государствам четкие практические шаги и сроки их осуществления. Комиссия также согласилась с тем, чтобы ИКАО содействовала использованию указаний, содержащихся в системе показателей эффективности ГАНП, для представления информации об эффективности своей работы в транспарентном, целостном и согласованном ключе. Комиссия согласилась также с тем, чтобы ИКАО разработала инструктивные указания по интеграции инициатив между регионами, включая подход к определению минимального набора инициатив в рамках ГАНП, которые должны быть реализованы на глобальном уровне с соответствующими сроками, и подход, при котором соседние регионы будут совместно определять набор совместных инициатив в рамках ГАНП и сроки их реализации. Комиссия согласилась с предложением продлить продолжительность цикла обновления ГАНП до шести лет и сосредоточить внимание на оказании поддержки государствам по реализации ГАНП и разработке национальных планов. Комиссия также напомнила, что на AN-Conf/13 рассматривался вопрос о переводе ГАНП и предлагалось "ИКАО представить глобальный стратегический уровень ГАНП (в подготовленной для печати форме) на всех шести языках ИКАО" (согласно рекомендации 1.1/1 AN-Conf/13). Кроме того, было отмечено, что 41-я сессия Ассамблеи ИКАО передала аналогичное предложение на рассмотрение Совету, который признал важность перевода всего документа ГАНП с учетом существующих приоритетов и наличия внебюджетных ресурсов.

23.9 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/209, представленный Бразилией, в котором рассматривается влияние на эффективность полетов процедур безопасности, упрощения формальностей и других процессов, предшествующих посадке. В документе ИКАО предлагается привести к единству принципы эффективности, содержащиеся в ГАНП, Глобальном плане авиационной безопасности (ГПАБ) и других программах, путем проведения комплексного исследования, с тем чтобы установить, когда процессы, предшествующие посадке на борт воздушного судна, существенно влияют на эффективность, и разработать соответствующие ключевые показатели эффективности (КПЭ) для обеспечения взаимосвязи между глобальными планами. В документе также предлагается, чтобы ИКАО разработала технические материалы и инструменты для поддержки государств в сборе, анализе и представлении данных о показателях эффективности процессов, предшествующих посадке, а также призывала государства поощрять добровольный обмен ими. Комиссия признала важность повышения согласованности между ГАНП, ГПБП и ГПАБ и согласилась передать это предложение соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения и оценки с надлежащим учетом существующих приоритетов и имеющихся ресурсов.

23.10 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/341, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, Сингапуром, Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), МСДА, Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА), в котором предложена разработанная в отрасли концепция производства полетов (CONOPS) с использованием комплексной системы управления воздушным движением (Complete Air Traffic System – CATS). Комиссия рекомендовала передать предложения соответствующим экспертным группам в целях отражения концепции CONOPS и ее стратегических действий при пересмотре будущих изданий *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (GATMOC)* (Doc 9854), ГАНП и других инициатив, таких как аэромобильность в сложных условиях (ААМ) и производство полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО).

23.11 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/527, представленный Ираном (Исламской Республикой), в котором отмечаются проблемы, связанные с санкциями в отношении гражданской авиации, и их влияние на способность государства добиваться прогресса в развитии своей аэронавигационной системы в соответствии с положениями ИКАО и ГАНП. Комиссия отметила, что санкции не ограничиваются аэронавигацией и что эта тема поднималась на предыдущих Ассамблеях ИКАО рядом государств, включая Иран (Исламскую Республику). Комиссия отметила также, что вопрос влияния санкций на гражданскую авиацию, в том числе на планы улучшения аэронавигационного обслуживания выходит за рамки ГАНП и мандата группы (групп) экспертов ИКАО. Комиссия подчеркнула, что тема санкций не входит в сферу компетенции Технической комиссии, и напомнила, что Экономическая комиссия в ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО признала, что санкции являются сложной, политической и деликатной темой и что эти соображения следует довести до сведения Президента Совета, добрые услуги которого были задействованы по подобным вопросам в прошлом.

23.12 Информационные документы, представленные Боливией (Многонациональным Государством) (A42-WP/345), Китаем (A42-WP/589, A42-WP/594, A42-WP/595, A42-WP/596 и A42-WP/607), Японией (A42-WP/543), Саудовской Аравией (A42-WP/537), Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)<sup>1</sup> (A42-WP/378), КАНСО (A42-WP/522 и A42-WP/529) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) (A42-WP/350), были приняты Комиссией к сведению.

23.13 В свете обсуждения в рамках данного пункта повестки дня ГПБП и ГАНП и документа A42-WP/225 по пункту 24 повестки дня Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию A41-6 Ассамблеи:

**Резолюция 23/1. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что ИКАО стремится обеспечить безопасное и упорядоченное развитие гражданской авиации посредством сотрудничества между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,*

*принимая во внимание, что в своем Стратегическом плане на 2026–2050 гг. ИКАО определила стратегические цели, включая цели в отношении безопасности полетов, потенциала и эффективности,*

*признавая важность глобальных рамок и региональных и национальных планов для поддержки стратегических целей ИКАО,*

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

*признавая, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и*

---

<sup>1</sup> От имени Бенина, Буркина-Фасо, Габона, Гвинеи-Бисау, Камеруна, Коморских Островов, Конго, Кот-д'Ивуара, Мавритании, Мадагаскара, Мали, Нигера, Руанды, Сенегала, Того, Франции, Центральноафриканской Республики, Чада, Экваториальной Гвинеи.

скоординированного подхода в рамках партнерства со всеми заинтересованными сторонами при ведущей роли ИКАО,

*отмечая, что Совет утвердил Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) издания 2026–2028 гг. и восьмое издание Глобального аeronавигационного плана (ГАНП),*

1. *одобряет* Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) издания 2026–2028 гг. и восьмое издание Глобального аeronавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности в области безопасности полетов и развития аeronавигационной системы;
2. *постановляет*, что ИКАО осуществляет и постоянно обновляет ГПБП и ГАНП в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации, в то же время обеспечивая необходимую стабильность и согласованность;
3. *постановляет*, что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве, взаимодействии и координации со всеми заинтересованными сторонами;
4. *постановляет*, что эти глобальные планы устанавливают рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации;
5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать сбалансированные решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аeronавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации и специалисты из других государств;
6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аeronавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организаций контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), посредством ГПБП, ГАНП, а также процесса регионального планирования ИКАО;
7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, а также региональных и национальных планов, избегая при этом дублирования усилий;
8. *призывает* государства и предлагает другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах ГПБП и ГАНП;
9. *поручает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП, а также оказывать государствам-членам необходимую поддержку в разработке и реализации национальных планов;
10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А41-6, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аeronавигации.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

*Ассамблея,*

*вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении уровня безопасности полетов и связанным с этим снижением количества авиационных происшествий со смертельными случаями в системе международной гражданской авиации в соответствии с целью свести к нулю смертность в международной авиации согласно Стратегическому плану на 2026–2050 гг.,*

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

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

*отмечая, что безопасная, стабильная и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей,*

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

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

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

*отмечая намерение использовать в ГПБП основанный на оценке риска подход к управлению безопасностью полетов для повышения уровня безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,*

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

*отмечая необходимость оказания государствам-членам помощи в применении в рамках своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) подхода по управлению безопасностью полетов с опорой на систему контроля за обеспечением безопасности полетов,*

1. *подчеркивает необходимость постоянного повышения уровня безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении воздушных перевозок во всех регионах мира;*

2. подчеркивает, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, которые обращаются за помощью для упрощения процесса внедрения ГосПБП, включая укрепление контроля за обеспечением безопасности полетов;
3. настоятельно призывает государства-члены осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;
4. настоятельно призывает государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), RASG и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над осуществлением региональных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;
5. настоятельно призывает государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), с тем чтобы убедиться в том, что за деятельность каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и при необходимости предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;
6. рекомендует ИКАО продолжать разработку и обновление инструктивного материала и документов в поддержку разработки и осуществления региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Глобальный аeronавигационный план (ГАНП)

Ассамблея,

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

приняв резолюцию A42-9, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах ИКАО, касающихся непосредственно аeronавигации,

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

признавая, что многие государства и регионы разрабатывают новые аeronавигационные планы модернизации и трансформации своих аeronавигационных систем,

признавая, что сервис-ориентированная архитектура способствует безопасному, эффективному и гибкому предоставлению аeronавигационного обслуживания,

*признавая, что обмен наилучшей практикой, извлеченными уроками и предоставление инструктивного материала может оказать поддержку государствам во внедрении эксплуатационных усовершенствований экономически эффективным образом за счет принятия передовых систем без прохождения промежуточных этапов,*

1. *поручает Совету использовать предусмотренные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) руководящие указания для разработки и приоритизации технической программы работы ИКАО в области аэронавигации;*
2. *призывает государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать приведенные в ГАНП руководящие принципы в деятельности по планированию и осуществлению проектов для установления приоритетов, целевых задач и индикаторов в соответствии с согласованными на глобальном уровне целями, учитывая при этом эксплуатационные потребности;*
3. *призывает государства учитывать содержащиеся в ГАНП руководящие принципы при внедрении эксплуатационных усовершенствований в рамках их национальных стратегий по уменьшению экологических последствий, включая эмиссию CO<sub>2</sub> международной авиации;*
4. *призывает государства, PIRG и авиационную отрасль своевременно представлять ИКАО и друг другу информацию о статусе реализации ГАНП, включая уроки, извлеченные в ходе внедрения эксплуатационных усовершенствований, приведенных в рамочной концепции ASBU;*
5. *предлагает PIRG использовать стандартные средства ИКАО или соответствующие региональные средства для целей мониторинга и проводимого совместно с ИКАО анализа статуса внедрения аэронавигационных систем;*
6. *поручает Совету публиковать результаты этого анализа на региональных табло показателей деятельности, включая, как минимум, ключевые приоритеты внедрения и полученные экологические преимущества, связанные с внедрением эксплуатационных усовершенствований, изложенных в концепции ASBU;*
7. *настойтельно призывает государства, разрабатывающие новые аэронавигационные планы модернизации своих аэронавигационных систем, согласовывать свои планы с ИКАО и в рамках соответствующих PIRG так, чтобы обеспечить региональную гармонизацию и глобальную совместимость и интероперабельность;*
8. *поручает Совету продолжать обновление ГАНП, включая дорожную карту минимальных возможностей, необходимых для развития аэронавигационной системы, и сроки глобального внедрения, сохраняя его актуальность с учетом меняющихся и разрабатываемых технологий и эксплуатационных потребностей;*
9. *просит ИКАО включить принципы сервис-ориентированной архитектуры в ГАНП, с тем чтобы оказывать содействие поставщикам аэронавигационного обслуживания при планировании и внедрении гибких, глобально совместимых и готовых к будущему систем для поддержки слаженной организации воздушного движения;*
10. *предлагает ИКАО двигаться вперед в разработке инструктивного материала, связанного с национальным аэронавигационным планом, в рамках будущих изданий ГАНП и собирать и обмениваться передовым опытом, извлеченными уроками и результатами оценок, связанными с внедрением эксплуатационных усовершенствований.*

**Пункт 24 повестки дня.      Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации**

24.1        Комиссия рассмотрела документ A42-WP/23, представленный Советом ИКАО и посвященный обзору ключевых инициатив и мероприятий в области безопасности полетов и аэронавигации на трехлетний период 2026–2028 гг. в соответствии со Стратегическим планом ИКАО на 2026–2050 гг. и бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг. В этом рабочем документе также определены тенденции в области безопасности полетов и изложены направления текущей и будущей работы по устранению соответствующих рисков. Комиссия настоятельно призывала государства совместно с международными организациями и, в случае необходимости, при содействии отрасли оказывать поддержку и вносить добровольные взносы – финансовые или в натуральной форме – для осуществления ключевых инициатив и мероприятий. Кроме того, Комиссия настоятельно призывала государства учитывать инициативы и мероприятия ИКАО при планировании и осуществлении своих собственных мер по дальнейшему повышению уровня безопасности полетов и эффективности аэронавигации.

24.2        Комиссия рассмотрела документ A42-WP/30, представленный Советом, в котором изложены итоги Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14) и последующие меры, принятые ИКАО. Комиссия подтвердила, что для эффективного выполнения рекомендаций Конференции необходимы слаженные усилия, достаточные ресурсы и постоянное участие ИКАО и государств-членов. Комиссия приняла к сведению преимущества и проблемы, связанные с созывом специализированных совещаний в преддверии сессий Ассамблеи ИКАО, и отметила постоянные усилия ИКАО по повышению эффективности и результативности работы Технической комиссии Ассамблеи.

**Расследование и предотвращение авиационных происшествий**

24.3        Комиссия рассмотрела документ A42-WP/43, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) при поддержке Международного совета аэропортов (MCA) и Казахстана; документ A42-WP/48, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) от имени Беларуси, Кыргызстана, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана; документ A42-WP/330, представленный ИАТА, ИККАИА и ИФАЛПА при поддержке МСА и МАК; и документ A42-WP/480, представленный Ираном (Исламской Республикой). В этих рабочих документах изложены вызывающие обеспокоенность вопросы, связанные со своевременной публикацией окончательных отчетов о расследовании происшествий и с эффективным использованием региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) государствами с ограниченными авиационными возможностями, у которых недостаточно ресурсов для создания национального независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий (AIA) и обеспечения его надлежащего функционирования. Комиссия, признав обеспокоенность и проблемы, связанные со своевременной публикацией окончательных отчетов о расследовании, настоятельно призывала государства соблюдать сроки, указанные в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*. В то же время Комиссия приняла к сведению достигнутый прогресс в налаживании механизмов сотрудничества в области расследования авиационных происшествий/инцидентов (ICM), включая предоставление поддержки государствам с ограниченным потенциалом посредством взаимодействия с RAIO/ICM в целях обеспечения независимых расследований. Более того, Комиссия признала, что участие в RAIO не означает, что государства отказываются от своего суверенитета, полномочий или ответственности за расследование авиационных происшествий. Кроме того, Комиссия признала существование инструментов ИКАО, относящихся к механизму непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), которые содействуют

мониторингу ИКАО в отношении деятельности RAIO, делегированной государствами в соответствии с официальными договоренностями, и проводимых ею проверок выполнения соответствующих обязанностей по расследованию авиационных происшествий, включая своевременную публикацию итоговых отчетов по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Комиссия согласилась довести содержание этих рабочих документов до соответствующих групп экспертов для дальнейшего изучения и рассмотрения.

24.4 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/49, представленный МАК от имени Армении, Беларуси, Кыргызстана, Российской Федерации, Таджикистана и Узбекистана, посвященный вопросам повышения эффективности функционирования системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) и обмена соответствующими данными в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. Комиссия приняла к сведению, что в настоящее время ведется работа по обновлению системы ADREP ИКАО и классификации в рамках ADREP в целях обеспечения соответствия современному уровню развития технологий. Комиссия признала отсутствие SARPS, в которых содержались бы упоминания или рекомендации относительно конкретных инструментов или программного обеспечения для системы ADREP, однако рекомендовала представить содержание этого рабочего документа вниманию соответствующих групп экспертов для дальнейшего изучения.

24.5 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/196, представленный Китаем, в котором излагается польза применения единообразного международного подхода к интерфейсам скачивания данных бортовых самописцев. Комиссия, признавая как преимущества, так и проблемы, связанные с целостностью данных, рекомендовала передать этот вопрос соответствующей отраслевой группе, поскольку такой орган будет лучше подготовлен для решения вопросов, связанных с функциональной совместимостью, формой, пригодностью и функциональностью для скачивания данных бортовых самописцев.

24.6 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/411, представленный Иорданией от имени государств – членов Арабской организации гражданской авиации<sup>i</sup> при поддержке МАК, в котором излагаются проблемы, связанные с переводом технических терминов в варианте Приложения 13 на арабском языке и выполнением требований относительно независимости расследований авиационных происшествий. Комиссия рекомендовала представить содержание этого рабочего документа вниманию соответствующих групп экспертов для дальнейшего анализа и рассмотрения.

24.7 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/496, представленный Марокко, в котором сообщается о важности эффективной координации взаимодействия АIA и других соответствующих государственных организаций, ответственных за создание комплексного механизма оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям. Кроме того, в документе предлагается перенести вопрос протокола УППКБП о помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и членам их семей из области проверок в отношении расследования авиационных происшествий (AIG) в область аэрородомов и наземных средств (AGA). Комиссия приняла к сведению, что в настоящее время ИКАО проводится дополнительная работа, связанная с оказанием помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Комиссия рекомендовала представить содержание этого рабочего документа вниманию соответствующих групп экспертов для дальнейшего изучения и анализа.

---

<sup>i</sup> Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан, Тунис.

24.8 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Аргентиной при поддержке Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора (A42-WP/413), Белизом от имени государств – членов<sup>1</sup> Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА) (A42-WP/404), а также Канадой (A42-WP/272).

### **Контроль утомления**

24.9 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/83, представленный Саудовской Аравией при поддержке МАК, посвященный последствиям цифровой трансформации современной кабины экипажа как фактору, способствующему когнитивной усталости и информационной перегрузке пилотов. Комиссия выразила широкую поддержку документу и согласилась с необходимостью применения принципов ориентированного на человека проектирования при проектировании кабины летного экипажа, наряду с обучением навыкам эффективного управления сложной цифровой информацией, в качестве средств снижения этих рисков Комиссия поддержала предложенную поправку к добавлению О резолюции A41-10 Ассамблеи и согласилась передать остальные предложенные действия Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих первоочередных задач, финансируемых из бюджета на 2026–2028 годы и внебюджетных взносов.

24.10 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/110, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором содержится настоятельный призыв к ИКАО разработать глобальный инструктивный материал, программы подготовки персонала и нормативно-правовые положения по риску утомления при техническом обслуживании воздушных судов, решая эксплуатационные проблемы и основываясь на существующих материалах по повышению уровня безопасности полетов и осуществления надзора. Комиссия признала важность этой проблемы и согласилась передать предложенные действия Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих первоочередных задач, финансируемых из бюджета на 2026–2028 годы и внебюджетных взносов.

24.11 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/87, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами; документ A42-WP/174, представленный Индией; документ A-42-WP/258, представленный Боливией (Многонациональным государством), Оманом, ИФАЛПА, МСДА, Международной федерацией работников транспорта (МТФ) при поддержке Доминиканской Республики, Международной федерации ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА) и ИАТА, а также документ A42-WP/424, представленный Марокко, посвященные контролю утомления. Комиссия отметила, что требования в отношении контроля утомления изложены в Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения" и дополнены применимыми инструктивными материалами, в числе которых *Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления* (Doc 9966). Приняв к сведению, что работа по анализу и пересмотру инструктивных материалов, связанных с утомлением, уже ведется, Комиссия согласилась представить содержание этих рабочих документов вниманию соответствующих групп экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.12 В свете проведенного обсуждения Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую добавление О к резолюции A41-10 Ассамблеи:

---

<sup>1</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

**Резолюция 24/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что в резолюции A15-9 Ассамблея постановила принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии,*

*принимая во внимание, что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время окончания работы 40-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции A40-4 (добавления А–О включительно),*

*принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции A40-4 с добавлениями А–О включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 42-й сессии Ассамблеи,*

*принимая во внимание, что политику или связанные с ней правила, которые требуют непрерывного применения в течение периода более трех лет, следует рассматривать как постоянную политику или связанные с ней правила,*

*принимая во внимание, что материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, глобальные планы, правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления, в том числе, в частности, касающиеся связанных с постоянной политикой правил,*

1. *постановляет:*

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 42-й сессии Ассамблеи;
- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики.

2. *просит Совет уделять постоянное внимание сводному заявлению о постоянной политике ИКАО и связанным с ней правилам, касающимся непосредственно аэронавигации, и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений;*

3. *заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюции A40-4 с добавлениями и резолюцию A15-9.*

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что проведение всемирных аэронавигационных совещаний является важной функцией ИКАО и связано со значительными затратами усилий и средств со стороны государств-членов и ИКАО,*

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

*постановляет:*

1. созываемые Советом совещания, в которых могут принимать участие на равной основе все государства-члены, являются главным средством достижения решения проблем, имеющих всемирное значение, включая разработку поправок к Приложениям, глобальным планам и другим основополагающим документам в области аэронавигации;

2. такие совещания созываются только тогда, когда это оправдано количеством и важностью проблем, подлежащих рассмотрению, и если существует вероятность достижения конструктивного решения по ним; совещаниям, созываемым на такой основе, можно также предлагать проводить предварительное обсуждение вопросов, которые еще не готовы для окончательного решения;

3. совещания организуются с таким расчетом, чтобы они наилучшим образом способствовали выполнению поставленной задачи и осуществлению необходимой координации действий в соответствующих технических областях;

4. в течение календарного года созывается не более двух таких совещаний, а следующие одно за другим совещания с широким обсуждением одной и той же технической темы проводятся не ранее чем через 12 мес после предыдущего при условии, если чрезвычайные обстоятельства не потребуют изменения этого положения.

### Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Прежде чем принимать решение о вынесении на всемирное совещание того или иного вопроса, Совету следует изучить возможность его решения путем переписки с государствами или путем использования такого механизма, как группы экспертов или аэронавигационные исследовательские группы, либо с их помощью упростить последующую работу над ним во время очередного совещания.

2. В повестке дня следует достаточно ясно определять задачу, которую предстоит решать, и указывать требующуюся на данном совещании специализацию экспертов. В повестке дня, посвященной обсуждению более чем одной технической темы, потребности в специализации следует сводить к минимуму без ущерба для эффективности обсуждения.

3. В целях содействия участию в совещании всех государств-членов Совету следует планировать программу совещаний таким образом, чтобы сводить к минимуму, без ущерба для эффективности, сроки, на которые привлекаются технические специалисты государств.

4. Продолжительность совещания следует устанавливать с таким расчетом, чтобы имелось достаточно времени для завершения работы по всей повестке дня, изучения доклада, подготовленного на рабочих языках совещания, и утверждения доклада. После совещания Секретариату следует внести в доклад совещания необходимые незначительные редакционные поправки и исправить опечатки.

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что группы экспертов Аэронавигационной комиссии оказались полезным средством содействия решению узкоспециализированных технических проблем,

*принимая во внимание* необходимость получать максимальную пользу от работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

*постановляет:*

1. Аэронавигационная комиссия создает группы экспертов в тех случаях, когда необходимо ускорить решение узкоспециализированных технических проблем, которые Аэронавигационная комиссия не может должным образом и быстро разрешить другими установленными путями;

2. Аэронавигационная комиссия обеспечивает, чтобы полномочия и программы работы групп экспертов поддерживали стратегические цели ИКАО, были определены четко и ясно с указанием сроков и соблюдались;

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

4. Деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на учете эксплуатационных характеристик подход к разработке SARPS.

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

Доклады следует представлять таким образом, чтобы было ясно, что они представляют собой рекомендации группы экспертов Аэронавигационной комиссии, которые нельзя рассматривать как выражение мнений государств-членов.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

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

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

1. сертификаты летной годности и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила государством-членом, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты, в соответствии с положениями статей 32 б) и 33 Конвенции;

2. до вступления в силу Международных стандартов, относящихся к определенным категориям воздушных судов или членов летного экипажа, сертификаты, удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами государством-членом, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет:*

1. ИКАО оказывает помощь государствам-членам в деле обеспечения и поддержания компетентности авиационного персонала посредством реализации программы ИКАО по подготовке авиационных специалистов;
2. Программа ИКАО по подготовке авиационных специалистов основывается на следующих принципах:
  - a) ответственность за квалификацию авиационных специалистов несут государства-члены;
  - b) наивысший приоритет придается осуществлению учебных мероприятий, поддерживающих внедрение SARPS;
  - c) сотрудничество с государствами-членами и отраслью является необходимым для разработки и проведения учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS;
  - d) в приоритетном порядке внимание уделяется воспитанию следующего поколения авиационных специалистов;
3. ИКАО консультирует эксплуатантов учебных заведений, но не принимает участия в эксплуатации таких средств;
4. государствам-членам следует оказывать взаимную помощь в целях обеспечения оптимальных условий доступа своих авиационных специалистов к учебным мероприятиям.

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

1. Совету следует оказывать помощь государствам-членам в гармонизации уровней квалификации авиационных специалистов. В основе этих усилий должны лежать:
  - a) анализ данных в целях определения приоритетов и потребностей;
  - b) определение потребностей в подготовке персонала для выполнения положений ИКАО;
  - c) компетентностный подход к обучению.

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### Разработка и осуществление региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что Совет утверждает региональные планы, определяющие средства, обслуживание и дополнительные региональные правила, которые обеспечиваются или используются государствами-членами в соответствии со статьей 28 Конвенции,*

*принимая во внимание, что региональные планы необходимо периодически корректировать с учетом потребностей международной гражданской авиации,*

*принимая во внимание, что ИКАО приняла подход к планированию средств и служб, основанный на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и Глобальном аeronавигационном плане,*

*принимая во внимание, что любые серьезные недостатки в осуществлении региональных планов могут оказать негативное влияние на безопасность, регулярность и эффективность международных полетов и поэтому их следует как можно скорее устранить,*

*постановляет:*

1. региональные планы пересматриваются в тех случаях, когда становится очевидным, что они более не соответствуют настоящим и перспективным потребностям международной гражданской авиации;

2. в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки вносятся в региональный план посредством переписки между ИКАО, государствами-членами и заинтересованными международными организациями;

3. в тех случаях, когда предложения об изменении относятся к обслуживанию и средствам, обеспечиваемым государствами, и такие предложения об изменении:

- a) не связаны с изменением требований, устанавливаемых Советом в региональных планах,
- b) не находятся в противоречии с установленной политикой ИКАО,
- c) не связаны с вопросами, которые не могут быть решены на региональном уровне,

Совет может делегировать полномочия для внесения и опубликования таких изменений на региональном уровне;

4. региональные аeronавигационные совещания (RAN), несмотря на то что они являются важным инструментом определения средств и служб, проводятся для рассмотрения только тех вопросов, которые нельзя надлежащим образом рассмотреть в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG);

5. при реализации программ государствами-членами приоритетное внимание уделяется предоставлению и обеспечению постоянного функционирования тех средств и служб, нехватка которых может иметь отрицательные последствия для международных полетов;

6. определение, изучение и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в области осуществления региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

7. группы регионального планирования и осуществления проектов, используя методику управления проектами, выявляют проблемы и недостатки в региональных планах и их реализации и предлагают меры по их устранению.

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

1. Совету следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аeronавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.

2. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется государствам-членам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.

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

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

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

#### **ДОБАВЛЕНИЕ F**

##### **Региональные аeronавигационные совещания (RAN)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что региональные аeronавигационные совещания являются важным инструментом в определении средств и видов обслуживания, которые, как предполагается, государства-члены предоставляют в соответствии со статьей 28 Конвенции,*

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

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

учитывая, что региональное аeronавигационное планирование, как правило, осуществляется группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG),

*постановляет:*

1. региональные аeronавигационные совещания созываются только для рассмотрения вопросов, которые не могут быть должным образом рассмотрены в рамках PIRG;
2. созыв таких совещаний и их повестка дня определяются существованием конкретных недостатков в региональных планах соответствующих районов или возможностью их возникновения;
3. географический район, подлежащий рассмотрению с учетом существующих и планируемых международных авиаперевозок и международных полетов авиации общего назначения, технические вопросы, подлежащие рассмотрению, и рабочие языки совещания определяются для каждого такого совещания;
4. для каждого такого совещания устанавливается такой порядок работы, который наилучшим образом обеспечивает обсуждение повестки дня и эффективную координацию всех составных компонентов совещания;
5. совещания, имеющие ограниченный характер по охвату технических вопросов и/или географическим масштабам, созываются в случае необходимости рассмотрения конкретных проблем, требующих срочного решения, или когда созыв таких совещаний позволяет сократить установленную частоту проведения полномасштабных региональных совещаний.

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

1. Совету следует стремиться проводить региональные аeronавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять государства-члены, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.
2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует представлять в электронном формате не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации.
3. Совету следует обеспечивать региональные аeronавигационные совещания соответствующим инструктивным материалом по эксплуатационным и техническим вопросам, связанным с их повесткой дня.
4. Каждому участвующему в совещании государству-члену следует до совещания собрать информацию о планах будущих полетов своих авиатранспортных эксплуатантов и своей международной авиации общего назначения, а также о предполагаемых перевозках, осуществляемых другими воздушными судами, внесенными в их реестр, и об общих потребностях этих различных категорий авиации в средствах и обслуживании.
5. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует способствовать разработке для региональных аeronавигационных совещаний, а также в ходе таких совещаний современных критериев планирования, которые позволили бы обеспечить соответствие региональных планов эксплуатационным потребностям и были бы экономически оправданы.

6. Совету следует разрабатывать и постоянно обновлять конкретные и подробные директивы для обсуждения на региональных аeronавигационных совещаниях вопросов внедрения.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Установление пределов воздушных пространств ОВД

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции государству-члену необходимо определить те части воздушного пространства над своей территорией, где будет осуществляться обслуживание воздушного движения, и после этого организовать и обеспечить такое обслуживание,*

*принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции также предусматривается возможность передачи по взаимному соглашению государством-членом своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,*

*принимая во внимание, что совместные усилия государств-членов могут привести к повышению эффективности системы организации воздушного движения,*

*принимая во внимание, что как передающее ответственность за ОВД, так и обеспечивающее ОВД государство может зарезервировать за собой право прекратить в любое время действие любого такого соглашения,*

*принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции предусматривается, что районы воздушного пространства над открытым морем, в которых будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, определяются на основе региональных аeronавигационных соглашений, которые являются соглашениями, одобряемыми Советом ИКАО, как правило, по рекомендации региональных аeronавигационных совещаний,*

*постановляет со ссылкой на региональные аeronавигационные планы, что:*

1. пределы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание;

2. разделение установленных воздушных пространств ОВД на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности и эффективности полетов;

3. если какие-либо воздушные пространства ОВД необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами следует заключать соответствующее соглашение, учитывающее необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM и более эффективной организации воздушного пространства, в частности верхнего воздушного пространства;

4. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над территорией передающего ответственность государства действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования обеспечивающим ОВД государством, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за ОВД над открытым морем ограничивается техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее заявляет, что:

6. любое государство-член, которое передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над своей территорией, делает это, не умаляя своего суверенитета;

7. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения обслуживания государством воздушного движения в воздушном пространстве над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над данным воздушным пространством.

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

1. Государствам-членам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с ИКАО.

2. Государствам-членам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого поставщика обслуживания воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

3. Совету следует поощрять государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения над открытым морем, вступать, насколько это практически возможно, в соглашения с соответствующими государствами, обеспечивающими обслуживание воздушного движения в примыкающих воздушных пространствах, для того чтобы в случае невозможности обеспечения требуемого обслуживания воздушного движения над открытым морем существовали запасные планы, которые могут потребовать временного изменения пределов воздушного пространства ОВД и будут осуществляться с одобрения Совета ИКАО до тех пор, пока не будет возобновлено первоначальное обслуживание.

## ДОБАВЛЕНИЕ Н

### Обеспечение поисково-спасательной службы

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое государство-член обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут быть рекомендованы в соответствии с Конвенцией,*

*принимая во внимание, что Приложение 12 к Конвенции содержит требования в отношении организации и обеспечения поисково-спасательной службы в пределах территорий государств-членов, а также в зонах над открытым морем,*

*принимая во внимание, что в Приложении 12 к Конвенции указывается, что те районы открытого моря, где будут обеспечиваться поисково-спасательные службы, устанавливаются на основе региональных аeronавигационных соглашений, одобряемых Советом, как правило, по рекомендации региональных аeronавигационных совещаний,*

*принимая во внимание, что в Приложении 12 Конвенции рекомендуется, чтобы районы поиска и спасания, насколько это практически возможно, совпадали с соответствующими районами полетной информации, а в случае с такими районами над открытым морем – с морскими районами поиска и спасания,*

*принимая во внимание, что в статье 69 Конвенции указывается, что если Совет считает, что аeronавигационные службы какого-либо государства-члена недостаточно отвечают требованиям безопасной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,*

*принимая во внимание, что аeronавигационные службы, упомянутые в статье 69 Конвенции, включают, помимо прочего, поисково-спасательную службу,*

*постановляет:*

1. пределы районов поиска и спасания над территорией государств, или, в соответствии с региональным аeronавигационным соглашением, над районом, выходящим за пределы суверенного воздушного пространства государства, или над открытым морем устанавливаются исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации, районов поиска и спасания и, в случае с районами над открытым морем, морскими районами поиска и спасания, в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности при наименьших общих затратах;

2. государства обеспечивают максимально тесное сотрудничество между морскими и авиационными службами поиска и спасания при обслуживании одного и того же района и в случае целесообразности создают объединенные координационные центры спасания в целях координации авиационных и морских поисково-спасательных операций;

3. если какие-либо районы поиска и спасания необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами следует заключать соответствующее соглашение;

4. государство, обеспечивающее поисково-спасательную службу, при осуществлении поиска и спасания над территорией передающего ответственность государства действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования государством, осуществляющим поиск и спасение, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за поиск и спасение над открытым морем ограничиваются техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением поисково-спасательной службы в данной зоне;

6. меры по устранению несоответствий в обеспечении эффективной поисково-спасательной службы, в том числе над открытым морем, изыскиваются путем переговоров с государствами, которые могут оказаться в состоянии предоставить оперативную или финансовую помощь в мероприятиях поиска и спасания, в целях заключения соглашения относительно этого;

и далее заявляет, что:

7. любое государство-член, которое передает другому государству ответственность за обеспечение поисково-спасательной службы в пределах своей территории, делает это, не умаляя своего суверенитета;

8. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения каким-либо государством поисково-спасательной службы в зонах над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над соответствующей зоной.

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

1. Государствам-членам следует в сотрудничестве с другими государствами и ИКАО изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

2. Совету следует поощрять государства, которые не могут обеспечивать действия в воздухе в районах поиска и спасания, за которые они несут ответственность, вследствие отсутствия необходимых средств, запрашивать помощь у других государств для улучшения положения и заключать соглашения с соответствующими государствами относительно помощи, которая может быть предоставлена при осуществлении поисково-спасательных операций.

## ДОБАВЛЕНИЕ I

### Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что воздушное пространство является общим ресурсом для гражданской и военной авиации, и учитывая, что многие аэронавигационные средства и обслуживание предоставляются и используются как гражданской, так и военной авиацией,*

*принимая во внимание преамбулу к Конвенции о международной гражданской авиации, в которой указано, что подписавшие ее правительства "достигли согласия относительно определенных принципов и мер, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом, и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично",*

*принимая во внимание, что статья 3 а) Конвенции определяет, что: "Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам", а статья 3 д) требует, что: "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов",*

*признавая, что в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и ориентированных на выполнение своих задач полетов военной авиации можно было бы получить значительные преимущества в результате более гибкого использования воздушного пространства, используемого в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблемы совместного доступа в воздушное пространство,*

*принимая во внимание, что гибкое использование воздушного пространства как гражданскими, так и военными воздушными судами можно рассматривать как конечную цель, улучшение координации и сотрудничества между гражданскими и военными органами обеспечивает непосредственный доступ к более эффективной организации использования воздушного пространства,*

*напоминая, что согласно разработанной ИКАО глобальной эксплуатационной концепции ОрВД все воздушное пространство должно быть используемым ресурсом, любые ограничения на использование любого конкретного района воздушного пространства должны рассматриваться как временные и все воздушное пространство должно управляться гибким образом,*

*принимая во внимание, что хотя сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) обеспечивает множество преимуществ, включая дополнительную пропускную способность воздушного пространства, экономию средств и снижение воздействия на окружающую среду, он предъявляет жесткие требования к характеристикам воздушного судна по выдерживанию высоты, которые могут быть нарушены даже при незначительных изменениях,*

*постановляет:*

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении;

2. установленные государствами-членами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2;

3. Генеральный секретарь будет предоставлять рекомендации и инструктивный материал относительно наилучшей практики в области координации и сотрудничества гражданских и военных органов;

4. государства-члены могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО;

5. ИКАО служит международным форумом, выполняющим определенную роль в содействии улучшению сотрудничества гражданских и военных органов, их взаимодействия и обмена передовой практикой между ними и в осуществлении, при поддержке со стороны гражданских/военных партнеров, необходимых последующих действий, опирающихся на успешные результаты Форума по сотрудничеству между военными и гражданскими органами, посвященного глобальной организации воздушного движения (2009).

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

1. Государствам-членам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию и сотрудничество в обслуживании воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

2. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовывать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

3. Государствам-членам следует пересмотреть существующую практику для обеспечения того, чтобы получение разрешений для государственных воздушных судов на эксплуатацию в воздушном пространстве, где применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), осуществлялось либо согласно соответствующим требованиям по выдерживанию высоты и учитывало любые последующие модификации планера, либо согласно эквивалентным им требованиям. Кроме того, в максимально возможной степени государствам-членам следует содействовать участию соответствующих государственных воздушных судов в программах технического мониторинга высоты для обеспечения постоянного соблюдения таких эксплуатационных требований, с тем чтобы применять политику, упомянутую в пунктах 1 и 2 постановляющей части выше.

4. Совету следует обеспечить, чтобы в соответствии с вышеуказанными пунктами 3, 4 и 5 постановляющей части вопросы, связанные с координацией и сотрудничеством в использовании воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

## ДОБАВЛЕНИЕ J

### Обеспечение отвечающих требованиям аэродромов

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что во многих местах физические характеристики аэродромов требуют существенного улучшения,*

*принимая во внимание, что в некоторых случаях эти улучшения повлекут за собой значительные расходы и было бы нецелесообразно планировать такие работы без учета перспектив развития,*

*принимая во внимание, что государствам и аэродромным полномочным органам по-прежнему будет необходимо знать общие тенденции, касающиеся требований к аэродромам, на которые, вполне вероятно, повлияют последующие поколения воздушных судов,*

*принимая во внимание, что многих сложных проблем можно избежать, если эксплуатационные требования новых воздушных судов позволяют обеспечить их экономичную эксплуатацию без дополнительных изменений физических характеристик аэродромов,*

*принимая во внимание, что хотя использование аэродромов имеет много преимуществ, в некоторых местах по соображениям охраны окружающей среды вводятся ограничения на полеты воздушных судов. Принимая во внимание проблемы пропускной способности, испытываемые в настоящее время во всем мире, необходимо учитывать ввод в эксплуатацию новых менее шумных воздушных судов,*

*принимая во внимание, что несмотря на расширяющуюся практику эксплуатации аэродромов автономными организациями, обязательство государства обеспечивать безопасное функционирование аэродромных объектов и служб остается неизменным,*

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

*постановляет:*

1. ИКАО осуществляет обзор технических требований к аэродромам;
2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на аэродромах, используемых для полетов современных воздушных судов;
3. государствам следует принять необходимые меры, включая выделение соответствующих ресурсов, в целях расширения масштабов сертификации аэродромов и внедрения СУБП на аэродромах;
4. государствам следует уделять больше внимания управлению операциями на аэродроме, придавая приоритет вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП.

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

1. На основе результатов постоянного обзора технических требований, о чём говорится в пункте 1 постановляющей части выше, Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности и эффективности полетов, следует:
  - a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития,
  - b) разработать процедуры управления операциями на аэродроме,
  - c) информировать государства-члены о развитии событий.
2. Совету следует и впредь обращать внимание изготовителей воздушных судов и эксплуатантов на принципы политики, изложенные в пункте 2 постановляющей части.

### **ДОБАВЛЕНИЕ К**

#### **Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что условия найма и работы, не соответствующие квалификации и степени ответственности персонала авиационно-технических наземных служб, являются основной причиной трудностей с набором персонала надлежащей квалификации и удержанием его на работе после прохождения подготовки,

*принимая во внимание*, что такие трудности осложняют удовлетворительное выполнение региональных планов, SARPS и PANS,

*постановляет*, что государствам следует принять надлежащие меры для обеспечения того, чтобы условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб устанавливались с учетом требуемой квалификации и выполняемых им обязанностей.

### **ДОБАВЛЕНИЕ L**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

1. Совету следует поощрять эффективное участие государств-членов в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек ИКАО и государств-членов в связи с этим участием.
2. Государствам-членам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:
  - a) путем переписки оказывать содействие в осуществлении технических проектов ИКАО;
  - b) присутствовать на совещаниях ИКАО и активно участвовать в мероприятиях по подготовке совещаний, в частности путем заблаговременного представления документации, содержащей либо конкретные предложения по соответствующим пунктам повестки дня, либо их мнения по представленным им документам;
  - c) принимать участие в работе групп экспертов ИКАО и обеспечивать, чтобы назначаемые ими специалисты имели соответствующую квалификацию и могли вносить эффективный вклад в работу группы экспертов;
  - d) проводить специализированные исследования по просьбе ИКАО;
  - e) содействовать ИКАО в проводимой ею технической работе любыми другими способами, которые может предложить Совет.

### **ДОБАВЛЕНИЕ М**

#### **Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что государствам-членам необходимо постоянно оказывать эффективную помощь в деле применения региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS,

*принимая во внимание*, что важно эффективно использовать технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро для оказания содействия государствам-членам в решении их проблем внедрения,

*принимая во внимание*, что для того чтобы сотрудники технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро могли надлежащим образом выполнять свои задачи, важно обеспечить им возможность поддерживать на должном уровне свою квалификацию и постоянно информировать их о последних достижениях в конкретных областях,

*постановляет:*

1. ресурсы технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро эффективно используются для обеспечения оптимально необходимого содействия государствам-членам в решении их проблем, касающихся мероприятий по осуществлению непрерывного мониторинга, реализации региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;
2. сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро обеспечивается возможность поддерживать на должном уровне свою техническую квалификацию, и они соответствующим образом информируются о последних достижениях в области техники.

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

1. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность чаще выезжать в командировки необходимой продолжительности, когда такие командировки необходимы или об этом просят государства-члены в целях оказания им содействия в решении их проблем внедрения.
2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально возможной степени следует прибегать к временному переводу персонала соответствующих специальностей из одного регионального бюро в другое и из Штаб-квартиры в региональные бюро.
3. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность следить за достижениями в соответствующих областях их деятельности, в частности путем участия в отдельных технических совещаниях, посещения научно-исследовательских организаций и присутствия при испытаниях и оценке нового оборудования и техники. Однако таким командировкам не следует отдавать предпочтение перед основными функциями Секретариата, заключающимися в обслуживании ИКАО и различных ее совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

#### **ДОБАВЛЕНИЕ N**

##### **Сотрудничество государств-членов в расследовании некоторых авиационных происшествий**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что государству, в котором произошло авиационное происшествие, вменяется в обязанность в соответствии со статьей 26 Конвенции назначить расследование обстоятельств происшествия,

*принимая во внимание*, что вследствие возрастающей сложности современных воздушных судов для проведения расследования авиационных происшествий может потребоваться участие экспертов из многих специализированных технических и эксплуатационных областей и доступ к специально оборудованным средствам для расследования,

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

*принимая во внимание, что для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и предупреждения происшествий необходимо, чтобы проводилось тщательное расследование происшествий и представлялись отчеты и чтобы соображения расходов не отражались отрицательно на эффективности расследований,*

*принимая во внимание, что расходы по ликвидации последствий и расследованию крупных авиационных происшествий могут ложиться тяжелым финансовым бременем на государство, в котором произошло авиационное происшествие,*

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

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

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

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

1. Государствам-членам рекомендуется проводить региональные семинары по расследованию авиационных происшествий в целях обмена информацией о законодательных положениях и процедурах расследования каждого государства, распространении сведений и опыта в области организации и методов расследования, наличии экспертов и средств, а также о практике устранения трудностей, возникающих при расследовании авиационных происшествий.

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

3. Государствам-членам и RAIO рекомендуется оценивать свои потребности и возможности в области расследования и предотвращения авиационных происшествий в целях разработки программ подготовки для базовых курсов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Следует досконально изучить возможности использования региональных учебных центров для таких курсов, а также применение методики TRAINAIR PLUS, которая позволяет обеспечить стандартизированную на международном уровне квалификационную подготовку.

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

5. Государствам-членам рекомендуется использовать, при необходимости, *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9946) ИКАО, в котором содержится инструктивный материал о порядке создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов в рамках региона или субрегиона и управлении этой системой.

## ДОБАВЛЕНИЕ О

### Возможности человека

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что целями и задачами ИКАО, установленными Чикагской конвенцией, предусматривается содействие развитию международного воздушного транспорта "...с тем чтобы... способствовать безопасности полетов в международной аeronавигации",

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

*принимая во внимание* признанный факт, что выгоды в области безопасности и эффективности полетов, обеспечиваемые новыми технологиями, системами и процедурами, могут быть получены лишь в том случае, когда они предусматривают расширение возможностей пользующихся ими специалистов,

*принимая во внимание* признанный факт, что проведение блочной модернизации авиационной системы приведет к изменению роли авиационных специалистов, которые для обеспечения совместного принятия решений должны будут работать в рамках многодисциплинарных групп,

*постановляет:*

1. государствам-членам следует обеспечить учет возможностей человека при планировании, разработке и внедрении новых технологий, систем и процессов в качестве составной части подхода к управлению безопасностью полетов;

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

3. государствам-членам при рассмотрении основных задач в области обеспечения безопасности полетов следует использовать стратегии, способствующие достижению отдельными специалистами и группами специалистов надежных, последовательных, экономически эффективных и действенных показателей деятельности;

4. государствам-членам и ИКАО следует способствовать обеспечению безопасности полетов в условиях все более цифровой среды кабины экипажа путем смягчения последствий для возможностей человека внедрения систем, использующих большие объемы данных, посредством:

- a) содействия внедрению принципов проектирования, ориентированного на человека, для систем и интерфейсов кабины экипажа, направленных на снижение информационной перегрузки и предотвращение когнитивной усталости;
- b) обеспечения включения в программы подготовки пилотов и компетентностные рамки, в том числе в подготовку персонала на основе анализа фактических данных (ЕВТ), навыков, необходимых для эффективного управления сложной цифровой информацией и смягчения рисков, связанных с автоматизацией;
- c) поощрения включения рисков, связанных с взаимодействием человека и машины и когнитивной нагрузкой, в государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП) и системы управления безопасностью полетов эксплуатантов (СУБП).

### **Укрепление здоровья и обеспечение психического благополучия**

24.13 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/167, представленный Австралией и Канадой при поддержке Новой Зеландии, а также документ A42-WP/334, представленный МФТ, ИФАЛПА и ИФАТКА. Комиссия признала важность реализации программ взаимной поддержки (PSP) для обладателей авиационных свидетельств и работников, выполняющих функции, важные для обеспечения безопасности полетов, и призвала к сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами в авиации, относящимися к государствам, в целях реализации PSP, в то же время рекомендовав проявлять осторожность в отношении увязывания PSP с медицинской сертификацией. Комиссия также отметила работу соответствующих групп экспертов в рамках ИКАО, направленную на включение инструктивного материала по PSP в пересмотренное *Руководство по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах* (Doc 9654) и готовящееся к выпуску новое *Руководство по укреплению здоровья и обеспечению психического благополучия*, публикация которых назначена на 2026 год. Комиссия решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.14 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/232, представленный Австралией при поддержке Новой Зеландии, и признала пользу включения национальных профилактических мероприятий в процессы авиационного медицинского освидетельствования, а также рекомендовала разработать поправки к SARPS ИКАО, направленные на содействие укреплению здоровья, проведению профилактических мероприятий и осуществлению скрининга на наличие заболеваний, касающихся безопасности полетов. Комиссия также отметила готовящееся к выпуску *Руководство по укреплению здоровья и обеспечению психического благополучия*, которое будет содержать соответствующий инструктивный материал по включению профилактических мероприятий и скрининга на наличие заболеваний, касающихся безопасности полетов. Комиссия решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.15 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/403, представленный Казахстаном, и признала важность психического здоровья сотрудников служб авиационной безопасности, выполняющих важнейшие функции по обеспечению авиационной безопасности, для поддержания эффективности обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, Комиссия поддержала разработку соответствующими группами экспертов глобального инструктивного материала по оценке риска для психического здоровья, отметив исключение требования по проведению психологического скрининга и проверке психического здоровья членами авиационных врачебных комиссий.

## **Основанное на данных управление риском и принятие решений в авиационной медицине**

24.16 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/291, представленный Канадой совместно с Австралией, Новой Зеландией и Соединенным Королевством, в котором содержится просьба поручить соответствующим группам экспертов определить и собрать базовый набор ключевых данных, касающихся выдачи свидетельств пилотам и их медицинской годности, в целях совершенствования процесса принятия решений на основе фактических данных при разработке SARPS ИКАО. Комиссия поддержала этот документ и рекомендовала государствам-членам принимать участие в стандартизированном процессе сбора и представления данных, соответствующем применимым требованиям государств, в целях повышения качества данных и совершенствования их анализа для разработки поправок к SARPS ИКАО на основе фактических данных. Комиссия решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.17 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/344, представленный Казахстаном, в котором предлагается разработать глобальный механизм или инструктивный материал по управлению чрезвычайными ситуациями в полете, связанными со здоровьем пассажиров. Признав продолжающееся выполнение работы соответствующими группами экспертов и необходимость в надежных данных, Комиссия согласилась направить содержание этого документа надлежащим группам экспертов.

24.18 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/383, представленный Китаем, в котором отмечается стремительное развитие авиационной отрасли и необходимость введения в действие многопрофильной системы полного цикла по охране здоровья в авиации, основанной на оценке риска и принципах СУБП. Комиссия поддержала разработку инструктивного материала для оказания помощи государствам-членам и заинтересованным сторонам в авиации во внедрении такой системы, а также для оценки эффективности охраны здоровья в авиации. Комиссия также напомнила о п. 5 резолюции A41-12 Ассамблеи, относящемся к разработке плана по охране здоровья в авиации.

24.19 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/349, представленный ИАТА, в котором предлагается повысить возрастной предел для пилотов коммерческого воздушного транспорта в составе многочленного экипажа до 67 лет при условии, что возраст другого пилота менее 65 лет. Комиссия поддержала продолжение работы по вопросу возрастных ограничений для пилотов и признала, что современная медицинская наука не дает однозначного ответа на вопрос о повышении верхнего возрастного предела. Она признала разнообразие практики и возможностей государств, проблемы и недостатки в области данных, выявленные в ходе опроса по вопросам возраста и рассмотренные в Аэронавигационной комиссии. Была также отмечена продолжающаяся работа в рамках ИКАО по гармонизации сбора и анализа данных. Комиссия выразила широкую поддержку усилиям по улучшению сбора и обобщения данных, а также по укреплению системы авиационной медицины в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* таким образом, чтобы обеспечить безопасность при рассмотрении вопроса о повышении возрастного предела в будущем. Комиссия также настоятельно призывала государства и заинтересованные стороны в области авиации поддержать ИКАО в этой деятельности и решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.20 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Китаем (A42-WP/597), Индией (A42-WP/214), Объединенными Арабскими Эмиратами (A42 WP/613) и МФТ (A42-WP/501).

## **Опасные грузы и управление безопасностью полетов**

24.21 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/251, представленный Республикой Корея, в котором подчеркивалась необходимость глобальных усилий по управлению растущими рисками возгорания, связанными с литиевыми батареями в салонах воздушных судов. В документе освещались изменения в нормативных актах, внесенные этим государством после возгорания в салоне, вероятно вызванного тепловым пробоем литиевой батареи, которое привело к потере воздушного судна. Комиссия поддержала меры, изложенные в документе, и согласилась с необходимостью глобальной гармонизации положений. Она признала важность обеспечения баланса между оперативными мерами по устранению рисков для безопасности полетов и необходимостью своевременной координации между государствами в целях поддержки гармонизированных изменений в нормативных актах. Она также признала важность эффективной подготовки экипажей для реагирования на инциденты с литиевыми батареями. Комиссия признала, что группы экспертов работают над поднятыми вопросами, и отметила, что содержание рабочего документа будет передано им для рассмотрения.

24.22 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/259, представленный Оманом, Сингапуром, Боливией (Многонациональным Государством), ИФАЛПА, МФТ и КАНСО при поддержке Доминиканской Республики, МСА, ИФАТКА, МАК, ИАТА и ИККАИА, который посвящен позитивной культуре безопасности полетов. Секретариат отметил, что в *Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) содержится отдельная глава о культуре безопасности полетов, которая в настоящее время улучшается перед выпуском пятого издания. Секретариат также подчеркнул, что веб-сайт, посвященный реализации принципов управления безопасностью полетов (SMI) ([www.icao.int/SMI](http://www.icao.int/SMI)), введенный в действие в 2018 году, поддерживает обмен информацией о практических примерах, и предложил государствам и отрасли продолжить делиться своей передовой практикой с остальным сообществом. В деятельность по наращиванию потенциала, например подготовку персонала, вносятся обновления с учетом новейших инструктивных материалов в зависимости от наличия ресурсов. Комиссия поддержала указанные в документе действия с особым упором на признание важности последовательной, постоянной и явной поддержки со стороны высшего руководства и деятельность по наращиванию потенциала для формирования позитивной культуры безопасности полетов. Были приведены некоторые примеры инструментов и инструктивных материалов по этой теме, которые могли бы способствовать разработке усовершенствованных инструктивных материалов ИКАО. Комиссия решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.23 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бангладеш (A42-WP/523), Боливией (Многонациональным Государством) (A42-WP/342), Китаем (A42-WP/193 и A42-WP/624), Перу при поддержке государств – членов ЛАКГА<sup>i</sup> (A42-WP/418), Саудовской Аравией (A42-WP/84 и A42-WP/221) и Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке государств – членов ЛАКГА<sup>ii</sup> (A42-WP/273 и A42-WP/352).

<sup>i</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

<sup>ii</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

## **Выдача свидетельств и подготовка персонала**

24.24 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/187, представленный Объединенными Арабскими Эмиратаами, в котором рекомендуется введение электронных свидетельств для персонала в целях повышения эффективности и надежности удостоверения привилегий авиационных специалистов при пересечении границ; и документ A42-WP/261 Revision No. 1, представленный Бразилией, в котором изложены последствия и соображения, которые необходимо учитывать при построении полностью цифровой системы выдачи свидетельств. Комиссия, отметив продолжающуюся работу Организации, выразила широкую поддержку цифровизации свидетельств авиационного персонала, документов и сертификатов. Комиссия выразила осторожность в отношении оцифровки авиационных документов и взаимосвязанных баз данных, обозначив риски, связанные с защитой и конфиденциальностью данных, и согласилась с тем, что содержание рабочего документа должно быть передано на рассмотрение соответствующих экспертных групп.

24.25 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/220, представленный Коста-Рикой от имени государств – членов КОСЕСНА<sup>i</sup>, в котором рекомендуется разработать и внедрить процедуру автоматического придания силы свидетельствам линейных пилотов авиакомпаний в государствах – членах КОСЕСНА, а также подготовить соответствующий инструктивный материал. Комиссия отметила, что будет полезно проведение дополнительных мероприятий ИКАО по поддержке внедрения. Комиссия отметила необходимость сохранения государством гибкости в процессе автоматической валидации. Конференция решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.26 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/311, представленный Казахстаном, в котором содержится рекомендация по разработке базы данных по общим экзаменационным вопросам для пилотов, диспетчеров УВД (АТСО) и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов (АМЕ). Комиссия отметила, что демонстрация знаний входит в обязанности государства. Комиссия отметила необходимость сохранения гибкости при проверке знаний авиационного персонала с учетом конкретных национальных и региональных соображений. Комиссия решила представить содержание рабочего документа на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.27 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/318, представленный Казахстаном, в котором рекомендуется разработать глобальные руководящие принципы психометрической оценки пилотов в рамках выдачи свидетельств, и документ A42-WP/417, представленный Аргентиной, в котором предлагается на основе результатов последних исследований оптимизировать процедуры отбора персонала на должности авиаадиспетчеров. Комиссия отметила, что пересмотр положений о подготовке персонала и выдаче свидетельств, а также инструктивного материала для такого персонала включен в программу работы Организации. Комиссия выразила озабоченность в отношении применения оценки личностных качеств из-за ее субъективности в отсутствие четкой взаимосвязи с требуемыми компетенциями, а также с учетом того, что на такую оценку будут влиять различные факторы. Поэтому Комиссия согласилась представить содержание этих документов на рассмотрение соответствующих групп экспертов.

24.28 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/327, представленный Казахстаном, в котором рекомендуется разработать глобальные стандарты и технические требования, касающиеся функционально совместимых систем проверки свидетельств авиационного персонала. Комиссия в принципе согласилась, но предупредила о необходимости надлежащей защиты персональных данных во взаимосвязанных базах данных и выразила обеспокоенность по поводу ресурсов, необходимых для внедрения таких систем. Была также подчеркнута необходимость поэтапного

<sup>i</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

подхода к осуществлению Комиссия отметила, что Организация продолжает вести соответствующую работу и согласилась с тем, что содержание этого рабочего документа следует направить соответствующим группам экспертов для рассмотрения.

### **Полеты и техническое обслуживание**

24.29 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/228, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени африканских государств<sup>i</sup>, отметила текущую работу ИКАО по взаимному признанию и сокращению надзора за деятельностью утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) и призвала активизировать усилия по разработке согласованных инструктивных указаний для облегчения бремени регулирования без ущерба для безопасности полетов. Также была подчеркнута необходимость подходящих переходных периодов для любых изменений. Комиссия, отметив проводимую работу, выразила поддержку и согласилась с тем, чтобы содержание этого документа было передано на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

24.30 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/297, представленный Казахстаном, в котором подчеркивается необходимость обновления и модернизации ИКАО правил летной годности, с тем чтобы они оставались актуальными с учетом развития новых авиационных технологий, таких как электрические самолеты вертикального взлета и посадки (eVTOL), системы, управляемые искусственным интеллектом (ИИ), и полеты по требованию. Комиссия приняла к сведению призыв к внедрению гибких процессов сертификации и моделей контроля в режиме реального времени, осуществляемых на основе сотрудничества между регулирующими органами, отраслью, научными организациями и организациями – разработчиками стандартов (OPC), для обеспечения безопасной и эффективной интеграции авиационных платформ следующего поколения. Комиссия отметила также текущую работу ИКАО в отношении воздушных судов, не классифицированных в Приложении 7 "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов", и согласилась с тем, чтобы содержание этого документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.31 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/85, представленный Саудовской Аравией, в котором освещается вопрос о необходимости согласования документации ИКАО, касающейся правил наименования и обозначения минимумов для карт захода на посадку с использованием системы посадки по приборам (ILS) категорий II и III (кат. II/III). Комиссия приняла к сведению, что несоответствия привели к различиям в практике применения в разных государствах, что может повлиять на понятность при эксплуатации, удобство использования карт и безопасность полетов. Комиссия согласилась передать предлагаемые действия Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2026–2028 гг., и наличия внебюджетных взносов.

24.32 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/442, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), в котором говорится о воздействии изменения климата и вызовах, которые оно создает для глобальной аэронавигации, и подчеркивается важность адаптации и реализации устойчивых стратегий. Комиссия, отметив, что в критериях, изложенных в томе II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам" документа "Правила

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

*аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" (PANS-OPS, Doc 8168), учитывается коррекция температуры и ветра в процедурах баро-VNAV, согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано на рассмотрение соответствующей экспертной группе.*

24.33 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/465, представленный Доминиканской Республикой, касающийся включения в том II PANS-OPS (Doc 8168) положений об использовании переходных участков полета в качестве дополнения к стандартным маршрутам прибытия по приборам. Комиссия приняла к сведению текущую работу ИКАО в связи с этим предложением и согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующей группе экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.34 Были принятые к сведению информационные документы, представленные Сальвадором от имени государств – членов КОСЕСНА<sup>i</sup> (A42-WP/457), Индией (A42-WP/216 и A42-WP/534), ИФАЛДА (A42-WP/621), ИФАЛПА, МТФ и ИФАТКА (A42-WP/521) и ИФАТСЕА (A42-WP/455).

### **Организация воздушного движения (ОрВД) и поисково-спасательные операции (SAR)**

24.35 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/188, представленный Японией и поддержанный Соединенными Штатами Америки, в котором были изложены преимущества проектирования Северо-Тихоокеанского воздушного маршрута и обращено особое внимание на проблемы со связью по линии передачи данных, влияющие на надежность стандарта бокового эшелонирования в 23 м. мили. Комиссия признала важность надежности услуг связи по линии передачи данных для безопасного и более широкого применения сокращенных стандартов эшелонирования, а также преимущества согласованных на глобальном уровне процедур реагирования в случае сбоев в работе линии передачи данных. Комиссия согласилась передать предлагаемые действия Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2026–2028 гг., и наличия внебюджетных взносов.

24.36 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/18, представленный Оманом и Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором подчеркивалась необходимость наличия глобальной и всеобъемлющей стратегии оптимизации межрегионального воздушного пространства над открытым морем в целях повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности. Комиссия, признав неотложную необходимость оптимизации межрегионального воздушного пространства, рекомендовала государствам и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) участвовать в межрегиональном сотрудничестве и активном обмене данными. Комиссия рекомендовала также поддержать создание в рамках PIRG совместных межрегиональных целевых групп в целях ускорения и упрощения реализации проектов по совершенствованию воздушного пространства, таких как воздушное пространство со свободным маршрутом (FRA), использование спрямленных маршрутов и Проект 30/10.

24.37 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/225, представленный Данией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов<sup>ii</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)<sup>iii</sup> и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором подчеркивается потребность в более динамичном, экономически эффективном и адаптируемом подходе к

<sup>i</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

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

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

модернизации в области организации воздушного движения (ОрВД). Комиссия признала, что современная сервисно-ориентированная архитектура (SOA) на основе данных открывает перспективы ускорения инноваций в сфере предоставлении услуг ОрВД. Комиссия согласилась с преимуществами использования для ее разработки существующих регуляторных рамок в отношении инноваций. Принимая во внимание производящийся в настоящее время в рамках обновления *Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения* (Doc 9854) обзор эволюции управления предоставлением услуг по ОрВД, Комиссия согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения с целью включить предлагаемую новую модель обслуживания ОрВД в следующее издание ГАНП, а также в документ Doc 9854.

24.38 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/336, представленный ИАТА, ИФАЛПА и ИФАТКА, в котором подчеркивается необходимость согласованного и последовательного глобального внедрения системы обмена информацией о полете и потоках движения для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE). Комиссия вновь подчеркнула важность согласованного на глобальном уровне подхода к внедрению FF-ICE и отметила, что планируемое второе издание документа "*Руководство по полетам и потокам движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE)*" (Doc 9965) будет способствовать такой гармонизации. Комиссия также поддержала разработку всеобъемлющей дорожной карты FF-ICE, включающей такие ключевые вспомогательные средства, как SWIM, а также предоставление информации о соответствующих ограничениях в воздушном пространстве и подробной цифровой метеорологической информации. Отметив текущую работу ИКАО в отношении рекомендации AN-Conf/14 3.2/2 "Переход на FF-ICE и прекращение действия FPL2012", Комиссия постановила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения. Приняв к сведению соответствующую текущую работу ИКАО в отношении рекомендации 3.2/2 AN-Conf/14 "Переход на FF-ICE и прекращение действия FPL2012", Комиссия согласилась передать содержание данного рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.39 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/400, представленный Иорданией от имени государств – членов АКАО<sup>i</sup>, касающийся позиции арабских государств в отношении исследования по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аeronавигации. Комиссия напомнила, что эта программа призвана помочь государствам в оценке эффективности их аeronавигационной системы в соответствии с применимыми положениями ИКАО и что взаимодействие с поставщиками услуг осуществляется через соответствующие государственные органы. Комиссия напомнила также, что сфера охвата, формат и условия осуществления программы остаются предметом исследования по вопросу о целесообразности, что отражено в рекомендации 3.1/2 AN-Conf/14 и соответствующем разделе доклада Конференции. Комиссия отметила, что выполнение этой рекомендации было утверждено при условии наличия внебюджетных ресурсов. Комиссия, признавая высказанные озабоченности и проблемы, связанные с возможным созданием глобальной программы проверки эффективности аeronавигации, вновь заявила о необходимости программы для оказания поддержки государствам, по их просьбе, в области оценки эффективности и производительности их аeronавигационных систем.

24.40 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/197, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором были освещены проблемы, связанные со своевременным реагированием на чрезвычайные ситуации на международном уровне, и влияние на них требования

<sup>i</sup> Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Палестина, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан, Тунис.

о письменных соглашениях о поиске и спасении. Комиссия признала трудности, с которыми сталкиваются некоторые государства при заключении соглашений в области поиска и спасания (SAR), и отметила, что этот вопрос входит в сферу действия существующей программы работы ИКАО и рассматривается в готовящемся издании *Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (РМАМПС)* (Doc 9731). Комиссия согласилась с необходимостью рассмотрения данных, требуемых для оценки эффективного осуществления мер по координации между поисково-спасательными организациями в рамках деятельности СМА USOAP.

24.41 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/331, представленный Международной спутниковой системой поиска и спасания (Международная программа Коспас-Сарсат) и поддержанный Кенией и Саудовской Аравией, в котором были подчеркнуты различия между традиционными аварийными приводными передатчиками (ELT) и новыми ELT для аварийного слежения (ELT(DT)). Принимая во внимание потенциальную дополнительную нагрузку, которую может создать случайная активация ELT(DT), Комиссия настоятельно призывала государства-члены сократить количество срабатываний ELT(DT) в ситуациях, не связанных с бедствием, посредством скоординированных усилий ведомств гражданской авиации, эксплуатантов авиакомпаний, производителей воздушных судов и служб технического обслуживания.

24.42 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/494, представленный Кубой и поддержанный государствами – членами ЛАКГА<sup>i</sup>, в котором подчеркивалась потенциальная польза от установления обязательного требования о представлении информации о рабочем состоянии бортовой системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений (TCAS) в качестве меры по снижению риска столкновений в воздухе (МАС). Комиссия, признавая потенциальную пользу для безопасности полетов от повышения осведомленности об обстановке за счет наличия информации о рабочем состоянии ACAS, высказала оговорки в отношении разработки глобальных положений без четко определенной оперативной необходимости и признала вероятность дополнительной нагрузки для авиадиспетчеров и летных экипажей. Комиссия согласилась передать предлагаемые действия Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2026–2028 гг., и наличия внебюджетных взносов.

### **Космические транспортные полеты**

24.43 В связи с вопросом о безопасной интеграции космических перевозок (STO) в систему воздушного пространства Комиссия рассмотрела документ A42-WP/443, представленный Кубой и поддержанный государствами – членами ЛАКГА<sup>ii</sup>; A42-WP/351, представленный Чили и поддержанный 18 государствами – членами ЛАКГА<sup>iii</sup>; A42-WP/226, представленный Данией от имени ЕС и его государств-членов<sup>iv</sup>, других государств – членов ЕКГА<sup>v</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЯ; и A42-WP/289, представленный Соединенными Штатами Америки.

<sup>i</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

<sup>ii</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

<sup>iii</sup> Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

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

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

24.44 Комиссия, признав увеличение объема и частоты перевозок STO, отметила, что этот вопрос входит в текущую программу работы ИКАО. Она поручила ИКАО ускорить выполнение рекомендации 3.1/6 AN-Conf/14 "Рассмотрение вопроса о безопасной интеграции коммерческих космических перевозок в систему воздушного пространства", а также предложила ИКАО рассмотреть возможность созыва специальной группы для работы по этому направлению. Комиссия также приветствовала обновление меморандума о взаимопонимании между Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства (УВКП ООН) и ИКАО в целях отражения в нем новых сфер сотрудничества, в частности в области координации деятельности по интеграции космических полетов в воздушное пространство, и отметила инициативы, реализуемые УВКП ООН.

24.45 Комиссия напомнила, что в документе AN-Conf/14 было определено, "что космические летательные аппараты не обязательно соответствуют определению воздушных судов и, следовательно, интеграция таких полетов в воздушное пространство должна осуществляться в ИКАО в рамках отдельных направлений работы" (об этом говорится в пункте 3.14 Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14, Doc 10209). Комиссия призвала государства участвовать в двусторонних и, при необходимости, многосторонних усилиях по содействию безопасной интеграции космических полетов в воздушное пространство и вновь подчеркнула важность постоянного взаимодействия ИКАО с другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций по этому вопросу.

24.46 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/82, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором освещались проблемы, создаваемые космическим мусором для авиации. Признав важность повышения качества и надежности информации о космическом мусоре, Комиссия выразила обеспокоенность по поводу преждевременной разработки процедур управления использованием воздушного пространства и реагирования на события возвращения в атмосферу, характеризующиеся высокой степенью неопределенности. Комиссия приветствовала содержащийся в документе призыв к государствам-членам обмениваться опытом и передовой практикой в области вхождения в атмосферу космического мусора.

24.47 Были приняты к сведению информационные документы по ОрВД, SAR и STO, представленные Китаем (A42-WP/159 Revision No.1 и A42-WP/626), Колумбией (A42-WP/428), Доминиканской Республикой (A42-WP/238, A42-WP/284, A42-WP/426), Индией (A42-WP/326), Оманом (A42-WP/60 и A42-WP/63 Revision No.1), Саудовской Аравией (A42-WP/94, A42-WP/106 и A42-WP/213), Турцией (A42-WP/628), Соединенными Штатами Америки (A42-WP/615 и A42-WP/617) и ИФАЛДА (A42-WP/623).

### **Операции на аэродроме и характеристики поверхности ограничения препятствий**

24.48 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/135, представленный Китаем, в котором подчеркивается потребность в системе общего управления аэропортом (ТАМ), включающей комплексное управление полетами, пассажирами, багажом и наземным транспортом в контролируемой зоне, неконтролируемой зоне и интегрированном центре наземного транспорта. Комиссия согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.49 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/231, представленный Китаем и поддержанный Египтом, в котором содержится призыв к разработке руководящих материалов и SARPS для обеспечения управления качеством устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), применение которого во всем мире расширяется для достижения энергосбережения, сокращения выбросов углерода и "зеленого" развития гражданской авиации. Комиссия отметила, что Руководство по снабжению гражданской авиации реактивным топливом (Doc 9977) в настоящий

момент пересматривается и обновляется. Комиссия, признавая необходимость пересмотра и обновления инструктивных материалов, выразила несогласие по поводу разработки SARPS, связанных с управлением качеством SAF. Комиссия решила передать содержание данного рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения в части, касающейся вопроса о руководящих материалах.

24.50 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/227, представленный АФКГА от имени африканских государств<sup>i</sup>, в котором содержится призыв к усилению надзора и укреплению инструктивной и технической поддержки в области планирования мероприятий на случайной аварийной обстановки на аэродроме. Комиссия отметила, что часть 7 "Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту" *Руководства по аэропортовым службам* (Doc 9137) в настоящий момент пересматривается и обновляется. Комиссия признала необходимость оказания технической поддержки в этой области и согласилась передать содержание данного рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.51 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/229, представленный Республикой Корея и поддержанный МСА и МАК, в котором содержится призыв к разработке стандартизованных технических спецификаций и практических инструктивных материалов в отношении радиолокационных систем обнаружения птиц на аэродромах. Комиссия согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.52 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/314, представленный Казахстаном и поддержанный МАК, в котором содержится призыв к подготовке инструктивных материалов в поддержку безопасной, стандартизованной и эффективной интеграции технологий ИИ в системы мониторинга безопасности полетов на аэродромах. Комиссия признала необходимость интеграции технологий ИИ в системы мониторинга безопасности полетов. Однако были высказаны мнения о желательности разработки исследовательской группой структуры высокого уровня до проведения интеграции. Комиссия согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего изучения.

24.53 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/208, представленный АФКГА от имени африканских государств<sup>ii</sup>, и документ A42-WP/212, представленный Сингапуром и поддержанный Республикой Корея и МСА. Комиссия отметила реализуемые в настоящее время инициативы ИКАО по оказанию поддержки в реализации новых положений ИКАО, касающихся поверхности ограничения препятствий (OLS), посредством подготовки персонала, разработки инструктивных материалов, проведения региональных семинаров и создания специального веб-сайта с соответствующими инструментами.

---

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

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

## **Инфраструктура и сертификация аэродромов**

24.54 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/155, представленный Марокко, в котором особое внимание было уделено сбоям и ущербу, причиняемому аeronавигационной инфраструктуре стихийными бедствиями. Комиссия признала необходимость подготовки инструктивных материалов и обмена передовым опытом для обеспечения устойчивости авиационной инфраструктуры, однако выразила обеспокоенность по поводу разработки SARPS по этой теме. Комиссия согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.55 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/260, представленный Ираном (Исламской Республикой), в котором были освещены проблемы и возможности, связанные с внедрением системы профилактического технического обслуживания покрытия. Комиссия приняла к сведению преимущества и проблемы, связанные с применением системы профилактического обслуживания покрытия, и согласилась с тем, чтобы содержание рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего изучения.

24.56 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/358, представленный МСА и Эфиопией и поддержанный Доминиканской Республикой, в котором были отмечены проблемы, с которыми сталкиваются государства и эксплуатанты аэродромов при получении и поддержании сертификата аэродрома. Комиссия согласилась с необходимостью координации усилий по оказанию поддержки государствам и эксплуатантам аэродромов в целях дальнейшего совершенствования внедрения сертификации аэродромов. Комиссия отметила трудности, связанные с разработкой инструктивных материалов, позволяющих государствам оценить целесообразность переноса Рекомендуемой практики ИКАО в национальные нормативные акты без нарушения положений резолюции A39-22 Ассамблеи. Комиссия также отметила, что региональные организации лучше подготовлены к решению конкретных проблем, связанных с сертификацией аэродромов и что положения о сертификации аэродромов, оценке безопасности полетов и исследовании совместимости аэродромов содержатся в документе "*Правила аeronавигационного обслуживания. Аэродромы*" (PANS-Aerodromes, Doc 9981). В связи с этим Комиссия согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для определения потребностей и масштабов деятельности.

24.57 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/445, представленный Аргентиной и поддержанный Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Мексикой, Никарагуа, Перу, Сальвадором, Уругваем, Эквадором и Ямайкой, в котором содержится просьба к ИКАО разработать согласованные критерии и условия применимости, с тем чтобы инфраструктура огней приближения эффективно способствовала принятию решений пилотами. Комиссия согласилась с тем, чтобы содержание данного рабочего документа было передано соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.58 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/464, представленный Аргентиной и поддержанный Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Мексикой, Никарагуа, Перу, Сальвадором, Уругваем, Эквадором и Ямайкой, в котором предлагается адаптировать проектирование полос и концевой зоны безопасности (КЗБ) к типу операции, направлению использования взлетно-посадочной полосы и типу захода на посадку. Комиссия выразила обеспокоенность в связи с тем, что изменяющиеся положения о взлетно-посадочных полосах и КЗБ могут привести к несоответствиям, и поэтому согласилась передать содержание рабочего документа соответствующим экспертным группам для дальнейшего изучения.

24.59 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Аргентиной при поддержке Белиза, Боливии (Многонационального Государства), Гватемалы, Гондураса, Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Никарагуа, Панамы, Перу, Сальвадора, Уругвая, Эквадора и Ямайка (A42-WP/435 Revision No. 1), Индии (A42-WP/173, A42-WP/207 и A42-WP/275), Японии (A42-WP/235), Казахстана (A42-WP/306 и A42-WP/343), Марокко (A42-WP/203) Китая (A42-WP/598) и Всемирной ассоциации по столкновениям с птицами (WBA) (A42-WP/583).

### **Метеорология и общесистемное управление информацией (SWIM)**

24.60 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/215 Revision No. 1, представленный Данией от имени ЕС и его государств-членов<sup>i</sup>, других государств – членов ЕКГА<sup>ii</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЯ и поддержанный Бахрейном, Коморскими Островами, Джибути, Египтом, Ираком, Иорданией, Йеменом, Кувейтом, Ливаном, Ливией, Мавританией, Марокко, Оманом, Палестиной, Катаром, Саудовской Аравией, Сингапуром, Сомали, Суданом, Сирийской Арабской Республикой, Тунисом, Объединенными Арабскими Эмиратами и ИФАЛПА, в котором обращено внимание на значительные проблемы, создаваемые для авиации участниками сложными опасными метеорологическими явлениями (НМЕ).

24.61 Комиссия выразила широкую поддержку предложениям, содержащимся в документе A42-WP/215 Revision No. 1, и отметила глобальную необходимость снижения рисков для безопасности полетов, вызванных НМЕ, а также повышения устойчивости аэронавигационных операций и инфраструктуры на маршруте и в районе терминалов к воздействию НМЕ. Комиссия также согласилась с необходимостью бесплатного обмена регулярными наблюдениями с борта и докладами, особенно количественной информацией о турбулентности, в целях совершенствования моделирования атмосферы для дальнейшего повышения безопасности полетов всех пользователей воздушного пространства. Комиссия, напомнив о том, что под руководством группы экспертов ИКАО в настоящее время предпринимаются усилия по разработке согласованного на глобальном уровне представления информации об опасных погодных явлениях, так называемой Службы информации об опасных погодных явлениях (HWIS), согласилась с тем, чтобы содержание рабочего документа и представленные в нем предложения были переданы соответствующим экспертным группам для дальнейшего рассмотрения.

24.62 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/252, представленный Бразилией, в котором подчеркивается необходимость предоставления консультативной информации о тропических циклонах в Южной Атлантике для поддержания безопасности полетов и эффективности аэронавигации, а также улучшения координации со Всемирной метеорологической организацией (ВМО) в целях создания в будущем в регионе нового Консультативного центра ИКАО по тропическим циклонам (TCAC). Комиссия, признав, что бразильским поставщиком метеорологических услуг были предприняты различные усилия, отметила, что консультативная программа ВМО по тропическим циклонам не охватывает западную часть Южной Атлантики из-за низкой частоты тропических циклонов в этом районе и что потребуется тщательная оценка создания нового TCAC для Южно-Атлантического региона с учетом научных и технологических рекомендаций ВМО во избежание любых несоответствий, принимая во внимание, что тропический циклон может вызвать значительные гуманитарные и социально-экономические последствия. В связи с этим Комиссия постановила, что ИКАО следует продолжить взаимодействие с ВМО по этому конкретному вопросу.

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

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

24.63 Комиссия рассмотрела представленный Китаем документ A42-WP/194, в котором описываются его достижения в области общесистемного управления информацией (SWIM). Во избежание фрагментации внедрения SWIM и в целях смягчения связанного с этим роста расходов, а также обеспечения согласованной эксплуатации SWIM Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует разработать глобально унифицированные руководящие принципы оценки внедрения SWIM. Отметив важность глобального уникального опознавательного индекса рейса (GIFI) для обеспечения глобальной интероперабельности, Комиссия согласилась с тем, что соответствующей экспертной группе следует проанализировать необходимость создания механизма распределения и использования GIFI для трансграничных полетов. Комиссия признала стремительную цифровизацию системы гражданской авиации и приняла решение передать предложение о разработке технических стандартов и спецификаций для потока данных и транзакций на основе SWIM соответствующей экспертной группе с учетом существующих положений об обмене информацией. Комиссия призвала региональные и национальные группы SWIM поддерживать глобальный обмен информацией путем постоянного сотрудничества.

24.64 Комиссия также рассмотрела представленный КАНСО и ИФАТКА документ A42-WP/270, в котором был определен ряд проблем, связанных с внедрением SWIM, и подчеркивалась необходимость внедрения SWIM в поддержку прекращения использования Плана полетов 2012 года к 2034 году, согласно решению AN-Conf/14. Комиссия согласилась, что для решения этих проблем ИКАО следует разработать стратегию поддержки внедрения SWIM на региональном и национальном уровнях, одновременно поощряя согласованный подход к внедрению SWIM во всех регионах ИКАО. Комиссия также решила, что ИКАО должна добиваться прогресса в разработке технических средств, необходимых для бесперебойного обмена данными, включая маршрутизацию, определения информационных услуг, реестров и протоколов информационной безопасности. Комиссия призвала государства рассмотреть вопрос о внедрении возможностей SWIM в целях использования FF-ICE, метеорологического обслуживания и служб аeronавигационной информации.

24.65 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Аргентиной при поддержке Белиза, Боливии (Многонационального Государства), Гватемалы, Гондураса, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Мексики, Никарагуа, Панамы, Парагвая, Перу, Сальвадора, Уругвая и Эквадора (A42-WP/427), Китая (A42-WP/337) и Кубы при поддержке государств – членов ЛАКГА<sup>i</sup> (A42-WP/446).

#### **Политика ИКАО в вопросах радиочастотного спектра (РЧ)**

24.66 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A42-WP/33, в котором признается, что некоторые пункты повестки дня Всемирной конференции радиосвязи Международного союза электросвязи, которая пройдет в 2027 году (ВКР-27МСЭ), имеют последствия для авиации и могут привести к снижению безопасности полетов воздушных судов, например пункт 1.7 повестки дня, касающийся радиовысотомеров. В документе содержится настоятельный призыв к государствам-членам твердо поддерживать стратегию ИКАО в отношении частотного спектра, активно взаимодействовать со своими национальными органами по регулированию радиосвязи, участвовать в работе Сектора радиосвязи МСЭ (МСЭ-R) и региональных мероприятиях по подготовке к ВКР-27, а также в ВКР, которая состоится в 2027 году.

---

<sup>i</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

24.67 Комиссия рассмотрела представленный ИАТА, ИФАЛПА, КАНСО и МСДА в соавторстве с Сингапуром документ A42-WP/329, в котором говорится о необходимости обеспечения баланса между эффективностью использования спектра и безопасностью полетов авиации. В документе проиллюстрированы проблемы, с которыми сталкивается авиационное сообщество и которые связаны с потенциальными помехами работе важнейших авиационных систем, таких как радиовысотомеры, вызванными появлением таких новых технологий, как 5G и 6G. Напомнив, что гражданские воздушные суда регулярно пересекают международные границы, Комиссия признала необходимость глобальных действий, особенно в рамках подготовки к ВКР-27, поскольку нерешенные национальные или региональные проблемы использования спектра влияют на глобальную безопасность полетов и эксплуатационную эффективность во всем мире.

24.68 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией документ A42-WP/348, в котором рассматриваются пункты повестки дня ВКР-27, представляющие непосредственную или потенциальную угрозу авиационному спектру. В документе предлагается выявить наиболее действенные способы, с помощью которых государства и заинтересованные стороны могут следить за развитием ситуации и активно участвовать в текущих исследованиях, относящихся к этим пунктам повестки ВКР-27, а также оценить реальные последствия отсутствия мер по защите текущего и будущего доступа к спектру радиочастот для любых вызывающих обеспокоенность пунктов повестки дня ВКР.

24.69 Комиссия признала неотложность данного вопроса и согласилась с тем, что содержание документов A42-WP/329 и A42-WP/348 следует довести до сведения соответствующих(ей) групп(ы) экспертов для дальнейшего рассмотрения и принятия мер. Кроме того, в свете обсуждения, Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию взамен резолюции Ассамблеи A41-7:

**Резолюция 24/2. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что ИКАО принимает Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области авиационных систем связи и радионавигационных средств,

*принимая во внимание*, что Международный союз электросвязи (МСЭ) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, регулирующим использование радиочастотного спектра,

*принимая во внимание*, что утвержденная Советом позиция ИКАО на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) МСЭ является результатом согласования потребностей международной авиации в радиочастотном спектре,

*принимая во внимание*, что для обеспечения своевременного наличия и соответствующей защиты адекватного спектра частот авиации необходима комплексная стратегия действий в области частотного спектра,

*принимая во внимание, что для поддержания безопасности и эксплуатационной эффективности существующих и будущих эксплуатационных систем и обеспечения перехода от существующих технологий к будущим необходимо создать условия для устойчивого роста и развития технологий,*

*признавая, что разработка и внедрение систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и безопасность полетов международной гражданской авиации могут оказаться под серьезной угрозой, если потребности в соответствующих распределениях авиационного частотного спектра для целей обеспечения безопасности полетов не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться постоянная защита этих распределений,*

*признавая, что нерешенные проблемы распределения спектра, касающиеся служб обеспечения безопасности аeronавигации, привели к отмене рейсов, ухудшению качества услуг по организации воздушного движения и сбоям в выполнении полетов,*

*признавая, что гражданская авиация беспрепятственно пересекает международные границы и функционирует, несмотря на национальные или региональные различия в реализации неавиационных радиослужб, нерешенные проблемы распределения спектра, касающиеся служб обеспечения глобальной безопасности аeronавигации, могут повлиять на выполнение международных полетов,*

*признавая, что для обеспечения эффективного использования спектра, распределенного авиации, необходимо эффективное распределение частот и использование передовой практики,*

*признавая, что для обеспечения поддержки позиции ИКАО конференциями ВКР и удовлетворения потребностей авиации необходима поддержка со стороны администраций – членов МСЭ,*

*учитывая срочную необходимость усиления такой поддержки вследствие возрастающего спроса на спектр и жесткой конкуренции со стороны коммерческих служб электросвязи,*

*учитывая повышившийся уровень работ по подготовке к конференциям ВКР МСЭ в связи с увеличением спроса на полосу частот со стороны всех пользователей спектром радиочастот (РЧ) и важность выработки региональных позиций такими региональными органами, как APT, ASMG, ATU, CEPT, CITEL и RCC4,*

*принимая во внимание рекомендации 7/3 и 7/6 Особого специализированного совещания по связи/производству полетов (1995) (SP COM/OPS/95), рекомендацию 5/2 Одиннадцатой Аeronавигационной конференции (2003), рекомендацию 1/12 Двенадцатой Аeronавигационной конференции (2012), а также рекомендацию 5/5 Конференции ИКАО высокого уровня по COVID-19 (2021),*

*1. настоятельно призывает государства-члены содействовать созданию условий, позволяющих национальным регуляторным органам в области радиосвязи работать в тесной координации с органами гражданской авиации, что обеспечит надлежащий учет интересов авиации в национальной политике в области использования спектра и в позициях государств во время подготовки к конференциям ВКР МСЭ и участия в них;*

*2. настоятельно призывает государства-члены, международные организации и другие заинтересованные стороны гражданской авиации твердо поддерживать стратегию действий ИКАО*

в области частотного спектра и позицию ИКАО на конференциях ВКР и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям ВКР, путем:

- a) совместной работы по созданию эффективных с точки зрения использования спектра авиационных систем, а также обеспечению организации частот в соответствии с современной передовой практикой;
- b) поддержки деятельности ИКАО, связанной со стратегией и политикой в области авиационного спектра посредством проведения соответствующих совещаний групп экспертов и групп регионального планирования;
- c) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для ВКР;
- d) включения в свои предложения для ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- e) поддержки позиции ИКАО и заявлений о политике ИКАО на ВКР МСЭ, утвержденных Советом и включенных в *Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации* (Doc 9718);
- f) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;
- g) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на региональные конференции, совещания исследовательских групп МСЭ и конференции ВКР специалистов своих полномочных органов гражданской авиации и других заинтересованных сторон гражданской авиации, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;

3. *настоятельно призывает* государства-члены к активному взаимодействию с их регуляторными органами в области радиосвязи для гармонизации интересов авиации с иными национальными интересами, особенно во время подготовки к конференциям ВКР МСЭ и участия в них;

4. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать в качестве приоритета безопасность населения и авиации при принятии решения о том, как подключать новые или дополнительные услуги, и консультироваться с регулирующими органами в сфере безопасности полетов, специалистами в данной области и пользователями воздушного пространства, чтобы обеспечить в полном объеме необходимое рассмотрение проблемы и регулирующие меры для того, чтобы действующие авиационные системы и службы не подвергались воздействию вредных помех;

5. *просит* Генерального секретаря привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

6. *поручает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблей, ресурсов, необходимых для обеспечения разработки и осуществления комплексной стратегии действий в области авиационного спектра частот, а также для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра;

7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюцию А41-7.

## Уязвимости и устойчивость GNSS

24.70 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A42-WP/34, в котором освещаются риски и последствия, связанные с радиочастотными помехами (RFI) для работы глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), и излагается программа действий ИКАО, включающая краткосрочные меры по смягчению последствий и долгосрочные решения. Комиссия выразила серьезную обеспокоенность по поводу потенциального воздействия RFI GNSS на безопасность полетов, подчеркнув, что помехи, как было установлено, являются одним из факторов возникновения трех глобальных категорий событий повышенного риска, а также отметив предпринимаемые усилия в технической области, призванные смягчить их негативные последствия.

24.71 Кроме того, Комиссия отметила работу по решению проблемы RFI GNSS и настоятельно призывала государства, международные организации, доноров и соответствующие заинтересованные стороны поддержать предпринимаемые ИКАО усилия, в том числе путем предоставления добровольных взносов в целях утверждения и внедрения комплекса мер по осуществлению (iPack) для смягчения последствий RFI GNSS.

24.72 Отмечая усовершенствование процедуры представления отчетности между ИКАО и МСЭ, Комиссия настоятельно призывала государства сообщать о случаях RFI GNSS, которые не удается урегулировать с помощью обычных национальных или международных процедур, своему аккредитованному региональному бюро ИКАО, а также следовать процедурам, изложенным в Регламенте радиосвязи МСЭ.

24.73 Комиссия рассмотрела представленный ИККАИА, КАНСО, ИФАЛПА и МСДА документ A42-WP/108, который был подготовлен в соавторстве с FSF и ИФАТКА, а также документ A42-WP/204, представленный Данией от имени ЕС и его государств-членов<sup>i</sup>, других государств – членов<sup>ii</sup> ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, в соавторстве с Алжиром, Бахрейном, Джибути, Египтом, Иорданией, Ираком, Йеменом, Канадой, Катаром, Коморскими Островами, Кувейтом, Ливаном, Ливией, Мавританией, Марокко, Объединенными Арабскими Эмиратаами, Оманом, Палестиной, Саудовской Аравией, Сингапуром, Сирийской Арабской Республикой, Сомали, Суданом, Тунисом и Японией, ИФАЛПА и FSF. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО необходимо ускорить разработку стандартизованных решений, связанных с RFI GNSS, включая дополнительные системы предоставления информации о местоположении, навигации и отсчета времени (C-PNT), средства проверки подлинности сигналов основных спутниковых группировок GNSS и дополнительные службы.

24.74 Комиссия также согласилась с необходимостью координации действий с ОРС в целях повышения способности к восстановлению и устойчивости архитектуры бортового электронного оборудования воздушных судов к RFI GNSS, а также разработки требований и соответствующих рабочих стандартов синхронизации времени во всех бортовых и наземных автоматизированных системах. Кроме того, Комиссия предложила отрасли ускорить процесс разработки и внедрения соответствующих решений.

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

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

24.75 Комиссия была проинформирована о том, что в настоящее время разрабатывается новая концепция под названием "Цифровая информационная служба распространения эксплуатационных сообщений", которая должна заменить систему NOTAM и другую временную аeronавигационную информацию. Эта служба позволит собирать и распространять информацию о помехах GNSS в режиме реального времени и на системной основе. Кроме того, Комиссия отметила, что специальные формулировки, которые должны использовать пилоты и диспетчеры УВД в случае возникновения помех GNSS, опубликованы в документе Doc 4444 *"Правила аeronавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* (PANS-ATM), однако они не являются исчерпывающими, и ожидается, что пилоты и персонал ОВД будут при необходимости использовать обычный язык. Тем не менее в программу работы Организации включено рассмотрение вопроса специальных формулировок.

24.76 Комиссия рассмотрела представленный ИАТА, МСДА и ИФАТКА в соавторстве с ИФАЛПА документ A42-WP/335, представленный Китаем в соавторстве с Сингапуром документ A42-WP/134 и представленный Японией документ A42-WP/171. Комиссия поддержала всесторонний подход к смягчению последствий RFI GNSS, включая разработку систем мониторинга и анализа GNSS в режиме реального времени. Комиссия также согласилась с тем, что меры по уменьшению воздействия должны быть многоуровневыми и адаптируемыми к различным эксплуатационным средам. Комиссия признала необходимость подготовки комплексных принципов проведения обзора для обеспечения устойчивости работы систем CNS/ATM и предоставляемого ими обслуживания в целом.

24.77 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/210, представленный Бразилией, и документ A42-WP/237, представленный Саудовской Аравией, и подтвердила важность принятия государствами комплексных стратегий повышения устойчивости навигационных систем посредством интеграции наземной инфраструктуры CNS. Комиссия также подчеркнула необходимость дополнительных инструктивных материалов в области определения адекватных и устойчивых сетей CNS для обеспечения непрерывности аeronавигационного обслуживания, а также важность укрепления региональной и межрегиональной координации по этому вопросу через группы PIRG.

24.78 Комиссия была проинформирована о ведущейся деятельности групп экспертов ИКАО по разработке новых положений, относящихся к навигационной сети с устойчивыми эксплуатационными характеристиками (NAV RON), с целью оптимизировать традиционную навигационную инфраструктуру и создать более устойчивые сети. Эти усилия сосредоточены на определении понятия "навигационная сеть с достаточными эксплуатационными характеристиками" и его соотношения с навигационной сетью с минимальными эксплуатационными характеристиками (NAV MON). Кроме того, положения о NAV RON будут включать положения, направленные на улучшение аeronавигационных цифровых данных и карт, которые позволят пилотам в полной мере использовать доступную навигационную инфраструктуру, исходя из точного типа объектов и покрытия. Комиссия отметила, что для оказания государствам поддержки в планировании и внедрении новой концепции будут проводиться мероприятия по наращиванию потенциала, связанные с NAV RON.

24.79 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/190, представленный Индией, и документ A42-WP/423, представленный Аргентиной и поддержанный Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Доминиканской Республикой, Эквадором, Сальвадором, Гватемалой, Гондурасом, Ямайкой, Мексикой, Никарагуа, Парагваем, Перу и Уругваем. В обоих документах подчеркивалась необходимость более специализированных исследований эффективности наземных систем функционального дополнения (GBAS), особенно в зоне экватора и низких широт, где специфика ионосферных возмущений создает значительные проблемы для GNSS.

24.80 Комиссия была проинформирована о том, что в программу работы Организации уже включены задачи по оказанию поддержки в разработке SARPS и инструктивного материала, касающихся функционирования GBAS в низкоширотных районах с высокой активностью в ионосфере, и рассмотрению обновлений принципов технического обслуживания для повышения эффективности работы GBAS в этих районах. В связи с этим Комиссия призвала государства и научно-исследовательские институты к сотрудничеству в разработке необходимых моделей для отражения характеристик GNSS в экваториальных районах. Комиссия напомнила, что ИКАО ввела SARPS, касающиеся использования GNSS с двухчастотными многоспутниковыми группировками (DFMC), что способно повысить безопасность полетов и устойчивость к влиянию космической погоды, например к возмущениям ионосферы.

24.81 Комиссия отметила необходимость повышения устойчивости спутниковой системы функционального дополнения (SBAS) в зоне экватора и низких широт, где солнечная активность и ионосферные возмущения могут оказывать существенное влияние. Комиссия также напомнила о ведущейся соответствующими группами экспертов работе по расширению возможностей мониторинга и прогнозирования космической погоды в глобальном масштабе.

24.82 Кроме того, Комиссия согласилась с тем, что содержание документов A42-WP/108, A42-WP/204, A42-WP/190, A42-WP/335, A42-WP/134, A42-WP/171, A42-WP/237, A42-WP/210 и A42-WP/423 следует передать соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов и имеющихся ресурсов.

24.83 В свете состоявшегося обсуждения вопроса RFI GNSS в целом Комиссия решила представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию Ассамблеи A41-8, добавление С:

**Резолюция 24/3. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) Ассамблея,**

Ассамблея,

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики и практики ИКАО в области систем CNS/ATM в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования и логически упорядочены,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем CNS/ATM по состоянию на день закрытия 42-й сессии Ассамблеи;
2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области CNS/ATM;
3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюцию A41-8.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Общая политика

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что ИКАО является единственной международной организацией, которая в состоянии осуществлять эффективную координацию деятельности в области CNS/ATM во всемирном масштабе,*

*принимая во внимание, что системы CNS/ATM ИКАО следует использовать в интересах и целях гражданской авиации всего мира,*

*принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны обладать равными правами на получение преимуществ от глобальных систем, входящих в системы CNS/ATM ИКАО,*

*учитывая заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, разработанное и принятое Советом ИКАО 9 марта 1994 года,*

1. *постановляет, что ничто не должно лишать Договаривающееся государство его права на получение преимуществ от систем CNS/ATM ИКАО или приводить к дискриминации в отношениях между государствами, предоставляющими и использующими системы;*

2. *постановляет, что внедрение систем CNS/ATM ИКАО не должно затрагивать суверенитет и границы государств;*

3. *настоятельно призывает разрабатывать положения и инструктивные материалы, касающиеся всех аспектов систем CNS/ATM ИКАО, в рамках соответствующих совещаний, конференций, групп экспертов и семинаров с участием Договаривающихся государств;*

4. *настоятельно призывает достаточно заблаговременно рассыпать предлагаемые положения, охватывающие все аспекты систем CNS/ATM ИКАО, всем Договаривающимся государствам, с тем чтобы предоставить им надлежащую возможность для соответствующей подготовки, насколько это практически осуществимо.*

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Гармонизация внедрения систем CNS/ATM ИКАО

*Ассамблея,*

*принимая во внимание международный характер гражданской авиации и взаимодействие региональных аeronавигационных служб,*

*принимая во внимание рекомендации 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 и 8/5 Десятой Аeronавигационной конференции, рекомендации 4/4 и 4/5 3-го совещания Специального комитета по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аeronавигации (FANS – этап II), рекомендацию 4/4 4-го совещания Комитета FANS (этап II) и рекомендаций 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 и 7/3 Одиннадцатой Аeronавигационной конференции,*

*принимая во внимание, что эти рекомендации были приняты к сведению или утверждены Советом ИКАО, который поручил Генеральному секретарю ИКАО принять все надлежащие меры,*

*признавая роль, которую регионы должны играть в планировании и реализации систем CNS/ATM ИКАО,*

*учитывая возможную задержку при переходе к этим системам в некоторых регионах,*

*с удовлетворением принимая к сведению программы испытаний и демонстраций и прогресс, достигнутый во всех регионах в части внедрения передовых систем ОрВД,*

*полагая, что участие всех регионов будет гарантировать более эффективную оценку результатов испытаний и способствовать эволюции систем CNS/ATM ИКАО, с тем чтобы эти системы стали интероперабельными и содействовали созданию глобальной бесшовной системы ОрВД, позволяющей адаптироваться в целях эффективного удовлетворения региональных и местных потребностей,*

*отмечая, что государствам необходимо на индивидуальной и/или коллективной основе рассмотреть экономические и организационные аспекты, в частности провести анализ затрат/выгод, а также вопросы финансирования средств, возмещения расходов и кооперации,*

*отмечая, что в целях скорейшей реализации преимуществ для пользователей и обеспечения скоординированного на глобальном уровне гармоничного внедрения систем CNS/ATM в поддержку глобальной системы ОрВД некоторым государствам потребуется техническая и финансовая помощь, и признавая заявление, касающееся центральной роли ИКАО в координации договоренностей о техническом сотрудничестве и содействии оказанию государствам помощи в решении технических, финансовых, управленческих, юридических вопросов и вопросов сотрудничества, связанных с внедрением,*

1. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль использовать глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД ИКАО в качестве общих рамок, которыми следует руководствоваться при планировании и внедрении систем CNS/ATM, и сосредоточить всю такую деятельность по разработке на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

2. *призывает* государства и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) разработать основу для совместного планирования и сотрудничества на субрегиональном уровне в целях совместной разработки систем CNS/ATM;

3. *настойтельно призывает* Совет обеспечить разработку ИКАО стратегии перехода, требований к ОрВД и SARPS, необходимых для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД;

4. *настойтельно призывает* Совет незамедлительно продолжить рассмотрение экономических, организационных, юридических и стратегических аспектов, связанных с внедрением систем CNS/ATM ИКАО;

5. *настойтельно призывает* Совет предпринять необходимые шаги для обеспечения того, чтобы будущая глобальная система ОрВД строилась на характеристиках и чтобы связанные с характеристиками цели и задачи будущих систем разрабатывались своевременно;

6. *призывает* государства, которые в состоянии сделать это, и *предлагает* соответствующим международным организациям, пользователям и поставщикам услуг:

- a) не жалеть усилий для сотрудничества и оказания содействия в осуществлении программ научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций (RDT&D) в тесном сотрудничестве с государствами с ограниченными ресурсами;
- b) аprobировать концептуальные компоненты, определенные в глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

7. *просит* Совет на первоочередной основе в рамках принятого Ассамблеей бюджета обеспечить выделение достаточных ресурсов тем региональным бюро ИКАО, которые, в частности, аккредитованы в развивающихся государствах, учитывая, что они будут призваны оказывать более широкую поддержку группам регионального планирования и осуществления проектов, которые являются основными органами, отвечающими за региональное планирование перехода к разработанным ИКАО системам связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM);

8. *далее просит* Совет продолжать настоятельно призывать государства, международные организации и финансовые учреждения мобилизовать ресурсы для оказания помощи государствам, которым требуется техническое сотрудничество в решении вопросов планирования и внедрения систем CNS/ATM ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### **Обеспечение устойчивости работы систем CNS/ATM ИКАО и предоставляемого ими обслуживания**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что системы CNS/ATM постоянно совершенствуются и что наряду с этим происходит эволюция соответствующих взаимозависимостей систем CNS и связанных с ними угроз и уязвимостей,

*принимая во внимание*, что в особенности количество случаев создания помех работе спутниковых систем CNS и глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) значительно возросло,

*принимая во внимание*, что вопрос об обеспечении устойчивости CNS к помехам должен решаться на глобальном уровне на основе целостного подхода, обеспечивающего эффективную и скоординированную эволюцию архитектуры инфраструктуры, улучшение технических возможностей, гражданских и военных эксплуатационных процедур, деятельности органов регулирования радиосвязи и координации гражданских/ военных органов,

*признавая*, что устойчивость к помехам должна повышаться за счет максимальной интеграции всей соответствующей наземной инфраструктуры, космической инфраструктуры и бортового оборудования на взаимодополняющей и совместной основе, позволяющей в максимально возможной степени обеспечить устойчивость в случаях нарушения спутникового обслуживания или работы в условиях присутствия паразитных или дезинформирующих сигналов,

*признавая, что бортовая и наземная инфраструктуры, дополняющие спутниковые системы CNS, должны быть адаптированы таким образом, чтобы там, где это уместно, в них были предусмотрены функции обнаружения помех, смягчения их последствий и представления донесений в целях оказания содействия устранению возникающих в процессе эксплуатации отклонений эксплуатационных параметров,*

*полагая, что в сочетании с использованием соответствующих правовых рамок такие возможности и меры позволяют соответствующим органам реагировать на вредные помехи, вызванные незаконной эксплуатацией передатчиков, и избегать распространения и использования таких незаконных передатчиков и ненадлежащего использования испытательного и технического оборудования,*

*полагая, что при надлежащей координации и применении передовой практики военные и государственные органы могут, по мере необходимости и без неоправданного воздействия на гражданскую авиацию, проводить связанные с GNSS испытания и другие мероприятия с использованием радиоаппаратуры,*

*полагая, что координация действий гражданских и военных органов должна способствовать обмену соответствующей информацией с пользователями воздушного пространства, особенно при полетах в районах, находящихся вблизи от зон конфликтов,*

*признавая, что потеря экипажем ситуационной осведомленности в результате воздействия злонамеренного источника классифицируется как угроза кибербезопасности и не может допускаться в гражданской авиации; и что преднамеренная передача вводящих в заблуждение сигналов для замены точного сигнала представляет собой гораздо более серьезную угрозу безопасности полетов полета, чем потеря этого сигнала,*

1. *настоятельно призывает* государства перейти к использованию оптимизированных и безопасных систем CNS на основе дополнительной интеграции соответствующих и независимых бортовых возможностей, спутниковой и наземной инфраструктуры, которые обеспечивают максимальную устойчивость и работоспособность к любым видам помех;

2. *рекомендует* органам по стандартизации и отрасли развивать соответствующие возможности по обнаружению помех, смягчению их последствий и представлению донесений для бортовых, спутниковых и наземных компонентов системы CNS, позволяющие обеспечить более высокую устойчивость CNS, непрерывность выполнения операций и предотвратить любые каскадные эффекты от использования ненадежных данных о местоположении, скорости или времени;

3. *настоятельно рекомендует* государствам обеспечить наличие стабильно работающих наземных систем CNS для выполнения безопасных полетов и дополнить интеграцию информации о местоположении, навигации и отсчете времени (PNT) на уровне воздушного судна независимой информацией наблюдения, способствующей устойчивой и безопасной эксплуатации;

4. *предлагает* ИКАО разработать принципы высокого уровня в отношении интеграции наземных, космических и бортовых систем и возможностей CNS и развития решений в области PNT для получения более устойчивого обслуживания по определению местоположения и синхронизации;

5. *рекомендует* органам по стандартизации и представителям отрасли сотрудничать с ИКАО в продвижении решений в области PNT, согласующихся с инициативами ИКАО;

6. *предлагает* ИКАО создать комплексные принципы проведения обзора устойчивости работы CNS/ATM в целях ее повышения;

7. настоятельно призывает государства применять необходимые меры для избежания коммерциализации/распространения, покупки, хранения и использования незаконных передатчиков, таких как станции активных преднамеренных помех, и ненадлежащего использования испытательного оборудования и оборудования для технического обслуживания, которое может повлиять на системы CNS.

8. настоятельно призывает государства обеспечить тесное сотрудничество между авиационными полномочными органами, военными полномочными органами, поставщиками обслуживания, органами, регулирующими радиопередачу, и органами, обеспечивающими надлежащее использование спектра, в целях принятия любых специальных мер, необходимых для обеспечения того, чтобы спектр, используемый всеми системами CNS, и в частности GNSS, был свободен от вредных помех;

9. настоятельно призывает государства воздерживаться от любых форм создания активных преднамеренных помех или использования имитационных радиопомех, затрагивающих гражданскую авиацию;

10. настоятельно призывает государства в максимально возможной степени заблаговременно координировать и уведомлять поставщика аэронавигационного обслуживания (ПАНО), отвечающего за затрагиваемое воздушное пространство, в случае военных или других санкционированных государством операций по обеспечению безопасности, обороны или подготовки персонала, которые потенциально могут привести к любым формам создания активных преднамеренных или имитационных помех, затрагивающих гражданскую авиацию;

11. настоятельно призывает государства и эксплуатантов при оценке рисков помех, связанных с зонами конфликтов, учитывать, что использование спутниковых систем CNS может потенциально затрагиваться за пределами этих зон.

### Прочие вопросы, касающиеся CNS

24.84 Комиссия рассмотрела представленный АКГА от имени африканских государств<sup>i</sup> документ A42-WP/145, а также представленный Гондурасом от имени государств – членов КОСЕЧНА<sup>ii</sup> документ A42-WP/415, в котором содержится призыв к разработке дальнейшего инструктивного материала по использованию беспилотных авиационных систем (БАС) для наземных и летных проверок радионавигационных средств. Отметив, что летные инспекции с использованием БАС входят в программу работы Организации, Комиссия выразила широкую поддержку разработке соответствующих положений и инструктивных материалов. Однако Комиссия также отметила, что соответствующие группы экспертов в настоящее время перегружены задачами высокой приоритетности, такими как разработка положений по С-PNT и NAV RON. Комиссия решила, что содержание данного рабочего документа следует передать соответствующим группам экспертов для рассмотрения, принимая, однако, во внимание, наличие у них текущих приоритетных задач.

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

<sup>ii</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

24.85 Комиссия рассмотрела представленный АКГА от имени африканских государств документ A42-WP/148 и признала необходимость разработки положений и инструктивного материала для унификации требований к зонам ограничения застройки вблизи средств CNS и обеспечения баланса между землепользованием вблизи средств CNS, безопасностью полетов, экономическим развитием и охраной окружающей среды. Отметив, что необходимые для этого действия не входят в программу работы Организации, Комиссия решила передать этот рабочий документ Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом возможностей изменения приоритетности деятельности, финансируемой за счет бюджета на 2026–2028 годы и внебюджетных взносов.

24.86 Комиссия рассмотрела представленный Колумбией при поддержке государств – членов ЛАКГА<sup>i</sup> документ A42-WP/479, в котором говорится об уязвимости системы ADS-B к кибератакам, помехам и несанкционированному раскрытию конфиденциальных данных. В документе предложена комплексная стратегия обеспечения безопасности, включающая использование мультисенсорной системы наблюдения, средств контроля достоверности данных, технологий обнаружения аномалий на основе ИИ, резервных средств, принципов обеспечения конфиденциальности и проведение подготовки кадров. Комиссия признала комплексный характер предлагаемого подхода и выразила обеспокоенность по поводу использования ИИ, а также внедрения криптографических методов в существующие сообщения ADS-B. Комиссия, выразив поддержку гармонизированным решениям, решила, что содержание рабочего документа следует довести до сведения соответствующих групп экспертов для дальнейшего рассмотрения. Кроме того, она настоятельно призывала государства провести собственный анализ ADS-B в этой области и поддержать внедрение согласованных решений, обеспечивающие защиту информации ADS-B при сохранении эксплуатационных преимуществ этой технологии.

24.87 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Казахстаном (A42-WP/47), Саудовской Аравией (A42-WP/115 и A42-WP/157), Новой Зеландией (A42-WP/622) и Турцией (A42-WP/627 и A42-WP/629).

## ДПАС/БАС/ААМ

24.88 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА<sup>ii</sup> документ A42-WP/236 Revision No. 1, в котором рекомендуется создать систему освидетельствования персонала воздушных судов VTOL, а также представленный Казахстаном документ A42-WP/347, в котором содержатся рекомендации относительно нормативных стандартов по выдаче свидетельств пилотам, внешним пилотам и сертификации эксплуатантов, занимающихся деятельностью в области городской воздушной мобильности (UAM). Отметив текущую работу по определению потребности в разработке положений и инструктивного материала для комплексной экосистемы ААМ, включающей UAM, в целях безопасной интеграции этих видов деятельности в воздушное пространство, Комиссия признала необходимость своевременной разработки глобальных норм для ААМ и далее согласилась с тем, что оба документа следует передать соответствующей группе экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.89 Комиссия рассмотрела представленный Казахстаном документ A42-WP/309, в котором обсуждался вопрос создания единой системы организации воздушного движения для использования дронов в густонаселенных городских районах и разработки инструктивных

<sup>i</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

<sup>ii</sup> Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

материалов ИКАО по интеграции положений об организации воздушного движения БАС (UTM) в систему ОрВД в международных аэропортах; представленный Оманом документ A42-WP/56, в котором обсуждался вопрос интеграции БАС в воздушное пространство, позволяющей предотвратить негативное влияние на безопасность полетов или эффективность пилотируемых полетов; а также представленный Казахстаном документ A42-WP/495, касающийся разработки глобальной рамочной основы для трансграничных полетов БАС. Комиссия признала усугубляющиеся проблемы эксплуатационного характера и проблемы в области обеспечения безопасности полетов, вызванные отсутствием стандартизации процессов развертывания UTM вблизи крупных международных аэропортов, а также согласилась с необходимостью создания глобальной рамочной основы для трансграничных полетов БАС, учитывая потенциально международный характер вопроса ААМ. Отметив текущую работу по выявлению недостатков и подготовке рекомендаций относительно дальнейшей работы по ААМ, а также соображения, содержащиеся в этих документах, Комиссия признала важность сохранения ведущей роли ИКАО в этой области и согласилась с тем, что созданных групп экспертов достаточно. При рассмотрении документа A42-WP/56 Комиссия отметила, что, хотя упомянутая в нем конкретная методология оценки рисков для безопасности полетов и применима для обеспечения определенных операций БАС, она может оказаться непригодной для глобального применения. В целом, Комиссия признала важность и наущную необходимость разработки глобальных норм по ААМ. В связи с этим Комиссия согласилась передать эти рабочие документы соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения. Кроме того, Комиссия настоятельно призывала государства-члены принимать участие в региональных координационных инициативах и экспериментальных проектах и обмениваться знаниями в поддержку процесса интеграции UTM в систему ОрВД, а также упрощать формальности в отношении трансграничных полетов БАС путем взаимного признания разрешений на полеты БАС.

24.90 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A42-WP/269 о расследовании происшествий и инцидентов, связанных с ААМ, и представленный Аргентиной при поддержке Белиза, Боливии (Многонационального Государства), Гватемалы, Гондураса, Доминиканской Республики, Колумбии, Кубы, Мексики, Никарагуа, Панамы, Перу, Сальвадора, Уругвая, Эквадора и Ямайки документ A42-WP/381, который посвящен вопросам регулирования и интеграции воздушного пространства для пилотируемой и беспилотной авиации. Комиссия отметила текущую работу по выявлению пробелов и подготовке рекомендаций по дальнейшей работе в отношении ААМ и признала, что специфика ААМ создает сложные проблемы, в том числе в плане внедрения и наращивания потенциала. В связи с этим Комиссия согласилась с важностью разработки нормативно-правовой базы, отвечающей целевому назначению ААМ, а также согласилась передать эти документы соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.91 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией документ A42-WP/467, в котором предлагается учредить группу экспертов по использованию ИИ. Комиссия отметила подход Организации в отношении ИИ, согласно которому эта тема должна обсуждаться в первую очередь на различных площадках, посвященных вопросам использования ИИ, и координации подлежат только общие аспекты (например, управление, этичность использования). Кроме того, Комиссия отметила, что ИКАО будет сотрудничать с соответствующими структурами Организации Объединенных Наций, чтобы обеспечить согласованность аспектов управления ИИ во всех секторах. Признавая значение ИИ в работе ИКАО, Комиссия призвала Организацию активизировать свои усилия по координации действий как в рамках самой ИКАО, так и с другими субъектами.

24.92 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/160, представленный Австралией при поддержке Бразилии, Канады, Новой Зеландии и Сингапура, и представленный Соединенными Штатами Америки в соавторстве с Сингапуром документ A42-WP/287, в котором содержится

призыв к срочной разработке и внедрению мер по упрощению формальностей в отношении безопасного производства полетов БАС над открытым морем с соблюдением правовых норм, включая временные решения, а также признание обязанности и прерогативы государств определять правовую основу для ведения соответствующей эксплуатационной деятельности сегодня. Комиссия признала необходимость своевременного решения этих вопросов и отметила текущую работу соответствующих групп экспертов по анализу недостатков. Комиссия признала также, что существующая структура *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300) и, в частности, некоторые положения Приложений к ней создают проблемы, если не непреодолимые препятствия, для полетов БАС над открытым морем, что может мешать государствам санкционировать такие полеты на законных основаниях. Выразив широкую поддержку двум документам, Комиссия отметила необходимость разработки долгосрочных принципов и обратилась к Организации с просьбой подготовить временное решение, позволяющее государствам на законных основаниях санкционировать такие полеты, причем в обоих случаях с учетом степени риска, а пока, до принятия временных и более стабильных положений, подтвердить обязанность и прерогативу государств определять правовую основу для ведения соответствующей эксплуатационной деятельности сегодня. Совету настоятельно рекомендуется разработать и принять, в идеале до конца 2026 года, временные принципы, которые будут ориентированы на результат, соответствовать замыслу Чикагской конвенции и отвечать ее требованиям, например, упростив приемлемые методы установления соответствия. С учетом недавней юридической работы соответствующей группы экспертов по этому вопросу Совету также было предложено рассмотреть возможность использования ускоренного процесса разработки таких временных решений.

24.93 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Белизом от имени государств – членов КОСЕСЧА<sup>i</sup> (A42-WP/387), Индонезией, Китаем, Островами Кука, Сингапуром, Таиландом и Филиппинами в соавторстве с Новой Зеландией, Республикой Корея, Фиджи и Японией (A42-WP/172 Revision No. 1), Китаем и Сингапуром в соавторстве с Египтом (A42-WP/195), Доминиканской Республикой (A42-WP/312), Индией (A42-WP/166), Индонезией (A42-WP/635), Японией (A42-WP/170), Малайзией (A42-WP/566 и A42-WP/567), Катаром (A42-WP/62), Саудовской Аравией (A42-WP/520), Соединенными Штатами Америки (A42-WP/618 и A42-WP/636), Венесуэлой (Боливарианская Республика) при поддержке государств – членов ЛАКГА<sup>ii</sup> (A42-WP/441), АКГА от имени ее государств-членов<sup>iii</sup> (A42-WP/223), МАК (A42-WP/50), ИАТА (A42-WP/355) и ИККАИА (A42-WP/500).

#### **Региональное сотрудничество и внедрение**

24.94 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A42-WP/32, в котором описываются стратегические усилия ИКАО по расширению возможностей государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов и расследования авиационных происшествий с помощью механизмов регионального сотрудничества. В документе также подчеркивается необходимость того, чтобы ИКАО продолжала совершенствовать свои процессы и мероприятия для оказания государствам эффективной поддержки в преодолении общих проблем в области безопасности полетов путем укрепления механизмов регионального сотрудничества и проведения

<sup>i</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

<sup>ii</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

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

мероприятий по поддержке внедрения. Комиссия отметила ключевые мероприятия и программы, проводимые ИКАО для укрепления механизмов регионального сотрудничества в целях оказания помощи государствам, и поддержала преобразование Глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) в Программу оценки RSOO и RAIO (RRAP). Комиссия согласилась призвать государства, отрасль и международные организации поддержать мероприятия и программы ИКАО в области регионального сотрудничества.

24.95 Комиссия рассмотрела представленный АКГА от имени африканских государств<sup>i</sup> в соавторстве с МАК документ A42-WP/206, в котором освещается вклад региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), RAIO, механизмов сотрудничества при проведении расследований (ICM) и других региональных механизмов сотрудничества, таких как Система сотрудничества инспекционных органов стран Африки и Индийского океана (AFICIS), в усиление контроля за обеспечением безопасности полетов и практики расследования авиационных происшествий в Африке и во всем мире. В документе государствам-членам рекомендуется поощрять и поддерживать участие в работе региональных механизмов, создать механизмы финансирования в их поддержку, а также подготовить правовую базу, позволяющую эффективно делегировать функции обеспечения безопасности полетов региональным и кооперативным органам. Комиссия признала сохраняющуюся необходимость в активизации поддержки в целях укрепления этих региональных механизмов сотрудничества в области безопасности полетов и решила передать вопрос о включении в Приложения ИКАО положений, касающихся осуществления региональными механизмами сотрудничества делегированных функций, на должное рассмотрение соответствующим группам экспертов.

24.96 В свете состоявшегося обсуждения в целом Комиссия решила представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию Ассамблеи A40-6:

**Резолюция 24/4. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устраниении недостатков, связанных с безопасностью полетов**

Ассамблея,

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

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

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

---

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

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

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

*принимая во внимание, что результаты мероприятий по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ) свидетельствуют о том, что некоторые государства-члены пока не смогли создать устойчивые системы контроля за обеспечением безопасности полетов и/или проведения расследований, а в некоторых государствах-членах выявлены вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC),*

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

*признавая одобрение в 2022 году Ассамблей на ее 41-й сессии Политики ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам, в целях предоставления поддержки во внедрении, основанной на учете потребностей, государствам и негосударственным субъектам в рамках единого подхода ИКАО,*

*признавая, что страновые стратегии ИКАО, разработанные в рамках Политики ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам, служат основой для предоставления этим государствам во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой поддержки во внедрении и рекомендаций по урегулированию их SSC и улучшению показателя эффективной реализации (EI) критических элементов,*

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

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

*признавая, что создание субрегиональных и региональных органов по обеспечению безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) и механизмы сотрудничества при расследованиях (ICM), несет в себе значительный потенциал для оказания*

помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта масштаба и более высокого уровня согласованности в результате сотрудничества государств-членов в создании и поддержании функционирования общей системы контроля за обеспечением безопасности полетов и/или проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов,

*напоминая о том, что обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов и/или расследованию авиационных происшествий возлагаются исключительно на государства-члены как стороны, подписавшие Конвенцию, и являются их прерогативой и что они отвечают за внедрение Стандартов ИКАО, при этом государства могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании RSOO и RAIO определенных задач и функций на основе соответствующего правового документа, и, когда это уместно, слово "государства" следует понимать как включающее RSOO и RAIO,*

*напоминая о том, что Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) (2018) рекомендовала ИКАО продолжить разработку GASOS для укрепления RSOO и повышения их эффективности и действенности в оказании поддержки государствам,*

*признавая необходимость преобразования GASOS в Программу оценки RSOO и RAIO (RRAP), в рамках которой будут оцениваться возможности и квалификация RSOO и RAIO/ICM, в целях укрепления этих организаций и повышения их эффективности и результативности в деле оказания поддержки государствам,*

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

*признавая, что группы государств-членов могут принять решение о создании региональных авиационных систем, юридической основой которых может быть одно или несколько средств, включая, в частности, региональные механизмы, международный договор и национальное основное законодательство, в целях создания общих правил и функций надзора, применимых к государствам-членам,*

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

*ссылаясь на резолюцию A37-16 Ассамблеи, в которой признается создание Фонда безопасности полетов (SAFE) в качестве механизма для сбора и распределения добровольных взносов государств и других доноров в поддержку программ ИКАО по безопасности полетов и аэронавигации в целях повышения безопасности полетов гражданской авиации путем устранения серьезных недостатков в области безопасности полетов в государствах-членах, не обладающих необходимыми финансовыми средствами,*

*1. поручает Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов продолжать осуществлять скоординированную и основанную на сотрудничестве программу поддержки внедрения, которая поможет государствам-членам в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП-МНМ, уделяя первоочередное влияние урегулированию SSC;*

2. *поручает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и RAIO;

3. *поручает* Совету предпринимать надлежащие действия для обеспечения признания специфики региональной авиационной системы, созданной группой государств-членов, и ее интеграции в рамках ИКАО;

4. *поручает* Совету развить Глобальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) и преобразовать ее в Программу оценки RSOO и RAIO (RRAP), в том числе в целях достижения синергетического взаимодействия с Универсальной программой проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), для укрепления, оценки и поддержания RSOO и RAIO в их усилиях по оказанию помощи государствам-членам в выполнении определенных функций и действий в области контроля за обеспечением безопасности полетов, расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления безопасностью полетов, одновременно обеспечивая понимание этими государствами своих обязательств и ответственности, предусмотренных Чикагской конвенцией;

5. *поручает* Совету продолжать налаживать новые и укреплять существующие партнерские отношения в целях координации и облегчения предоставления финансовой и технической помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам по контролю за обеспечением безопасности полетов и проведению расследований, включая RSOO и RAIO, для наращивания их потенциала;

6. *поручает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания поддержки во внедрении государствам, а также субрегиональным и региональным органам по контролю за обеспечением безопасности полетов и проведению расследований, включая RSOO и RAIO;

7. *настоятельно призывает* государства-члены уделять первостепенное внимание урегулированию вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;

8. *настоятельно призывает* государства-члены развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество, с тем чтобы содействовать достижению наивысшего уровня безопасности полетов;

9. *напоминает* государствам-членам, отрасли и другим заинтересованным сторонам о необходимости делать добровольные взносы в Фонд SAFE, как это предусмотрено в резолюции A37-16, для обеспечения эффективной поддержки во внедрении, оказываемой в области безопасности полетов государствам и/или механизмам регионального сотрудничества, которым требуется помощь;

10. *призывает* все государства-члены и соответствующих партнеров по обеспечению безопасности полетов по мере возможности оказывать помощь запрашивающим ее государствам путем предоставления финансовых и технических ресурсов в целях незамедлительного урегулирования выявленных SSC и обеспечения долгосрочной устойчивости государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

11. *рекомендует* государствам-членам предложить своим RSOO и/или RAIO участвовать в Программе оценки RSOO и RAIO (RRAP) в целях укрепления этих организаций и повышения качества их работы, направленной на то, чтобы соответствующие государства-члены выполняли свои обязательства в области обеспечения безопасности полетов и проведения расследований в соответствии с Конвенцией;

12. *рекомендует* государствам-членам налаживать партнерские отношения с другими государствами, RSOO, RAIO, отраслью, финансовыми учреждениями и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов для расширения возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов и проведения расследований в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

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

14. *просит* Совет играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в урегулировании SSC путем разработки страновых стратегий ИКАО и/или конкретных проектных предложений и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов по поддержке внедрения;

15. *настойчиво призывает* государства-члены и соответствующих партнеров в области обеспечения безопасности полетов поддержать осуществление страновых стратегий для оказания государствам помощи в урегулировании SSC, а также для создания устойчивого потенциала в государствах;

16. *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи о прогрессе в региональном сотрудничестве и в деятельности по поддержке внедрения;

17. *рекомендует* государствам-членам укреплять свои нормативные рамки в отношении RSOO и RAIO/ICM, обеспечивая четкое определение механизмов делегирования полномочий при сохранении своих обязанностей по Чикагской конвенции;

18. *рекомендует* отрасли активно участвовать в работе RSOO и RAIO/ICM и оказывать соответствующую поддержку;

19. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюцию А40-6.

**Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**

## Сертификация и контроль

25.1 Комиссия обсудила представленный Казахстаном документ A42-WP/310 Revision No. 1 и отметила ценность применения систем менеджмента качества в авиации.

25.2 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/98, представленный Саудовской Аравией, в отношении необходимости разработки инструктивного материала по созданию системы сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). Комиссия напомнила, что в ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО Техническая комиссия отметила сохраняющуюся актуальность рекомендации 3.5/3 "Сертификация поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)", принятой AN-Conf/13. Признавая, что работа в этой области еще не завершена из-за нехватки ресурсов, Комиссия предложила ИКАО изучить возможности выделения необходимых ресурсов для ускорения разработки инструктивного материала по эффективным системам сертификации и контроля ПАНО.

25.3 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/191, представленный Марокко, в котором освещены вопросы, связанные с расширением пассажирских перевозок на воздушных шарах и необходимостью разработки инструктивного материала по безопасности полетов и организации воздушного пространства в этой области. Комиссия напомнила о применимости Приложения 2 "Правила полетов" к полетам на воздушных шарах и в целом поддержала разработку такого инструктивного материала. Комиссия, отметив соответствующую текущую работу ИКАО, решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.4 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/168, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами и подготовленный при поддержке МАК, о гармонизации практики надзора в отношении иностранных авиаперевозчиков. Признавая суверенитет государств, Комиссия в целом поддержала согласованную практику надзора. Комиссия решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.5 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/313, представленный Канадой, Соединенными Штатами Америки и КАНСО, в котором подчеркивается необходимость решения вопросов эффективности и надежности, касающихся поставщиков услуг связи (CSPS) и поставщиков спутниковых услуг (SSPS). Комиссия одобрила обновления соответствующих положений тома III *"Системы связи"* Приложения 10 *"Авиационная электросвязь"*, а также непрерывное усовершенствование *Руководства по связи и наблюдению, основанным на характеристиках (PBCS)* (Doc 9869), и рекомендовала ИКАО продолжить совершенствовать эти положения и инструктивные материалы. Комиссия далее призывала государства включить эти обновления в свою национальную нормативную базу в целях усиления контроля, обеспечения непрерывности обслуживания и повышения устойчивости систем спутниковой связи, необходимых для безопасного и эффективного обслуживания международного воздушного движения.

25.6 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/332, представленный Европейской организацией по оборудованию для гражданской авиации (EUROCAE) от лица RTCA Inc., Общества автомобильных инженеров (SAE International) и компании Aeronautical Radio Inc. (ARINC), в котором подчеркивается важность укрепления сотрудничества между ИКАО и ОРС в целях повышения безопасности полетов, инноваций и экологичности. Признавая, что отраслевые стандарты являются важным дополнением к положениям ИКАО, Комиссия поддержала

долгосрочную практику интеграции этих стандартов в систему стандартизации ИКАО посредством приведения ссылок, насколько это практически осуществимо и при условии проверки для обеспечения соответствия назначению. Комиссия выразила озабоченность по поводу обеспечения бесплатного доступа к документации ОРС. Комиссия призывала к более плотному взаимодействию с ОРС, с тем чтобы содействовать эффективному выявлению и интеграции появляющихся технологий и инноваций, критически важных для безопасности, с помощью целостного подхода, основанного на показателях эффективности. Комиссия подчеркнула необходимость упрочить роль Круглого стола ИКАО по стандартам (SRT) в качестве основной площадки для согласования деятельности ИКАО и ОРС, чтобы сократить дублирование и ускорить разработку высококачественных стандартов.

25.7         Были принятые к сведению информационные документы, представленные Боливией (A42-WP/364), Китаем (A42-WP/593 и A42-WP/599), Доминиканской Республикой (A42-WP/530), Малайзией (A42-WP/632), Рабочей группой по авиации (A42-WP/506) и Ассоциацией авиационного обслуживания (A42-WP/545 и A42-WP/550).

### **Поддержка внедрения**

25.8         Комиссия рассмотрела документ A42-WP/61, представленный Катаром, о политике и инструктивном материале по вопросу об авиационных исключениях. Комиссия признала разницу между исключениями и различиями. Комиссия поддержала разработку четкого и централизованного инструктивного материала, посвященного уведомлению о различиях и выдаче исключений. Было также предложено включить вопросы, рассматриваемые в документе, в *Руководство по уведомлению о различиях и их публикации* (Doc 10055).

25.9         Комиссия рассмотрела документ A42-WP/66, представленный Южной Африкой, в котором изучался вопрос об объединении материалов, относящихся к разработке схем полетов. Хотя Комиссия не согласилась с созданием нового Приложения, было поддержано рассмотрение других средств реализации цели документа, например перекрестных ссылок на соответствующие положения в разных документах. Кроме того, Комиссия решила передать материалы Совету для дальнейшего изучения с учетом существующих приоритетов финансирования из бюджета на 2026–2028 годы и наличия внебюджетных взносов.

25.10         Комиссия рассмотрела документ A42-WP/333 Revision No. 1, представленный ИАТА при поддержке МАК, в отношении дат начала применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Комиссия поддержала реалистичные сроки начала применения SARPS, гарантирующие достаточное время для их внедрения и их осуществимость до принятия, а также предотвращающие любые излишние задержки в реализации мер по повышению безопасности полетов.

25.11         Комиссия рассмотрела документ A42-WP/473 Revision No. 1, представленный Боливией, в отношении временных эксплуатационных спецификаций. Комиссия подтвердила, что существующие SARPS вместе с вспомогательным инструктивным материалом позволяют использовать временные ограничения в рамках эксплуатационных спецификаций, и отметила, что для решения поднятых вопросов может быть целесообразно принятие мер на региональном уровне.

25.12         Комиссия рассмотрела документ A42-WP/177, представленный Сингапуром и подготовленный в соавторстве с Доминиканской Республикой, Новой Зеландией, Филиппинами и Таиландом, об углублении понимания SARPS для их эффективного внедрения. Комиссия признала потенциал способов взаимодействия, таких как вебинары и телевидение ИКАО, в качестве дополнения к существующим письмам государствам и инструктивному материалу, а также для содействия сохранению знаний, укрепления институционального опыта и лучшего согласования национальных правил с SARPS ИКАО.

25.13 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/88, представленный Саудовской Аравией при поддержке Международной программы КОСПАС-САРСАТ, в котором был приведен обзор Всемирного дня поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ. Комиссия отметила существующий прецедент, в соответствии с которым ИКАО признает памятные дни, такие как всемирный день пилота или международный день диспетчера управления воздушным движением. Комиссия также отметила потенциальные последствия для ресурсов, если бы этот подход был пересмотрен. Учитывая то, что празднование Всемирного дня поиска и спасания (SAR) не включено в существующие приоритеты, финансируемые из бюджета на 2026–2028 годы, Комиссия рекомендовала ИКАО сохранить существующую практику и призвала все заинтересованные стороны признать Всемирный день SAR.

25.14 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/478, представленный Колумбией при поддержке государств – членов ЛАКГА<sup>i</sup>, о необходимости создания нормативной базы для использования очков ночного видения. Комиссия поддержала предложение и решила передать предложение о мерах Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых за счет бюджета на 2026–2028 годы и внебюджетных взносов.

25.15 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Аргентиной (A42-WP/569 и A42-WP/582), Китаем (A42-WP/230, A42-WP/593, A42-WP/600, A42-WP/601), Боливией (Многонациональным Государством) (A42-WP/394), Индией (A42-WP/528), Ираном (Исламской Республикой) (A42-WP/292), Малайзией (A42-WP/612 Revision No. 1), Объединенными Арабскими Эмиратами (A42-WP/91) и Соединенными Штатами Америки (A42-WP/631).

### **Выдача свидетельств и профессиональная подготовка в сфере авиации**

25.16 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/81, представленный Ганой, в котором Ассамблея было предложено признать важнейшую роль персонала по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) в системе безопасности полетов и разработать положения о профессиональной подготовке для Приложения 10. Кроме того, Комиссия рассмотрела документ A42-WP/317, представленный Казахстаном, в котором предлагается разработать положения о подготовке кадров и выдаче свидетельств ATSEP для Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", а также документ A42-WP/353, представленный ИФАТСЕА, в котором предлагается включить учебные темы по искусственному интеллекту (ИИ) и кибербезопасности в инструктивные материалы, относящиеся к ATSEP. Комиссия подчеркнула жизненно важную роль, которую специалисты ATSEP играют в системе безопасности полетов. Кроме того, она признала важность учета угроз ИИ и кибербезопасности и отметила, что эти вопросы следует рассматривать с использованием подхода, основанного на оценке рисков и характеристиках, и что использование ИИ в авиации может быть преждевременным. Комиссия также обсудила вопрос о целесообразности разработки положений о профессиональной подготовке и выдаче свидетельств. Ссылаясь на обсуждения, состоявшиеся на предыдущих сессиях Ассамблеи ИКАО, и принимая во внимание результаты обсуждения вышеупомянутых документов, Комиссия решила передать рабочие документы соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.17 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/179, представленный Соединенными Штатами Америки при поддержке ИФАЛПА, в котором рекомендована дальнейшая разработка положений и инструктивных материалов по подготовке, основанной на компетенциях, и оценке пилотов (СВТА) для поддержки внедрения стандартизированной подготовки пилотов СВТА и

<sup>i</sup> Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

надзора за ней в государствах-членах. Комиссия отметила глобальную динамику во внедрении СВТА с использованием существующих компетентностных рамок для пилотов, а также текущую работу Организации, поддержала использование научно обоснованного подхода и решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.18 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/296, представленный КАНСО, в котором было рекомендовано разработать подход с использованием прогрессивного лицензирования диспетчеров управления воздушным движением. Комиссия выразила поддержку, отметив, что это может повысить успешность подготовки учащихся и решить проблемы нехватки ресурсов, и решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.19 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/301, представленный Казахстаном при поддержке МСА, в котором подчеркивается необходимость наличия нормативной базы ИКАО для установления требований к подготовке инспекторов аэродромов и наземных средств (AGA) и предоставления инструктивного материала по их выполнению. Комиссия решила передать предложение Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых за счет бюджета на 2026–2028 годы, и внебюджетных взносов.

25.20 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/316, представленный Казахстаном, в котором рекомендовано разработать инструктивный материал, посвященный использованию имитационного обучения, а также виртуальной и дополненной реальности для подготовки сотрудников авиации, не являющихся членами летных экипажей, и выдачи им свидетельств. Комиссия отметила, что данный вопрос в настоящее время входит в программу работы Организации и решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.21 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/474, представленный Доминиканской Республикой, в котором рекомендуется включить учебные темы по ИИ и профессиональному управлению проектами в программу подготовки авиационных специалистов. Комиссия решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.22 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Японией (A42-WP/544), Турцией (A42-WP/630), Соединенными Штатами Америки (A42-WP/620) и ИФАТСЕА (A42-WP/444).

### **Летная годность**

25.23 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/280, представленный FSF совместно с Сингапуром и Соединенным Королевством, в котором представлены результаты исследования анализа потребностей в области летной годности. В документе освещаются риски безопасности полетов из-за отказа компонентов системы воздушного судна, кроме силовой установки (SCF-NP), и из-за отказа компонентов системы воздушного судна, связанных с силовой установкой (SCF-PP), а также нормативные пробелы в сфере контроля и недостаточное использование Информационно-аналитической системы мониторинга летной годности ВС ИКАО (AIN). Комиссия признала повышенные риски в связи с SCF-NP и SCF-PP во всем мире, поддержала рекомендации и постановила передать предлагаемые меры на рассмотрение Совета, принимая во внимание существующие приоритеты, финансируемые из бюджета на 2026–2028 годы, и наличие внебюджетных взносов.

25.24 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/123, представленный Соединенными Штатами Америки при поддержке Сингапура и FSF, и признала важность обеспечения точности контактной информации, приведенной в базах данных ИКАО. Комиссия согласилась с тем, что Ассамблея следует поручить Совету обеспечить регулярное обновление циркуляра "Поддержание летной годности воздушных судов, находящихся в эксплуатации" (Cir 95) и Справочника национальных управлений гражданской авиации (Doc 7604), а также призвать государства активно использовать Информационно-аналитическую систему мониторинга летной годности (AIN) и Doc 7604 для поддержания своевременного и надежного глобального обмена информацией.

25.25 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/211, представленный АКГА от имени 54 африканских государств<sup>i</sup>, в котором содержится настоятельный призыв в адрес ИКАО, государств и заинтересованных сторон уделить первоочередное внимание разработке нормативной базы, инфраструктуры, наращиванию потенциала и научным исследованиям в поддержку устойчивой организации действий по окончании срока службы воздушных судов, включая демонтаж, переработку и безопасное повторное использование деталей в соответствии с международными стандартами. Комиссия приняла к сведению ведущуюся работу, связанную с прослеживаемостью авиационных деталей, и приняла решение передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения. Комиссия также подчеркнула необходимость продолжать работу с существующими механизмами ИКАО.

25.26 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/74, представленный ИККАИА, ИФАЛПА и МСДА совместно с Королевским авиационным обществом (RAeS), о проблеме замены галонов. Комиссия поддержала необходимость оценки доступности мировых запасов галонов, подчеркнув важность дальнейшего исследования альтернатив, и отложила принятие решений на период после А42 исходя из фактических данных и оценок запасов.

25.27 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Китаем (A42-WP/588 Revision No. 1), ИККАИА (A42-WP/395) и Казахстаном (A42-WP/493).

25.28 В свете проведенной дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию, заменяющую резолюцию А39-13 Ассамблеи:

**Резолюция 25/1. Замена галонов**

*Ассамблея,*

*признавая* важное значение систем пожаротушения воздушных судов для обеспечения безопасности полетов,

*признавая*, что галогенизированные углеводороды (галоны) являются основным огнегасящим составом, используемым в системах пожаротушения гражданских воздушных судов в течение более 50 лет,

---

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

*принимая во внимание, что в соответствии с международной договоренностью галоны более не производятся, потому что их выброс способствует истощению озонового слоя и изменению климата,*

*признавая, что необходимо провести большую работу, поскольку существующие запасы галонов сокращаются и являются небезопасными, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонам для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,*

*признавая, что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает стандарты минимальных характеристик для каждого вида применения галонов,*

*признавая, что по каждому виду применения галонов существуют жесткие авиационные требования, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет применить заменители,*

*признавая, что в авиастроительной отрасли созданы механизмы привлечения заинтересованных сторон к разработке общих решений проблемы замены галонов в системах пожаротушения грузовых отсеков в реальные сроки,*

*признавая, что производство галонов запрещено на основании международной договоренности и что теперь галоны получают исключительно за счет восстановления, регенерации и переработки имеющихся запасов, вследствие чего переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок отрасли гражданской авиации загрязненных галонов,*

*признавая, что любая стратегия должна зависеть от альтернатив галонам, не создающих неприемлемого риска для окружающей среды или здоровья людей в сравнении с галонами, которые они заменяют,*

1. *настоятельно призывает* государства и их авиационную отрасль ускорить разработку и внедрение приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем и систем пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов;

2. *настоятельно призывает* государства определять и контролировать свои запасы и качество галонов;

3. *рекомендует* ИКАО продолжать сотрудничество с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожара и секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу об альтернативах галонам для гражданской авиации;

4. *рекомендует* государствам сотрудничать с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;

5. *рекомендует* государствам поддержать меры по сведению к минимуму излишней эмиссии галонов при отсутствии пожара, угрожающего безопасности полетов, и обеспечить более эффективное управление имеющимися запасами галонов и их сохранение;

6. *рекомендует* государствам при поддержке ИКАО установить взаимодействие с секретариатом по озону Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и консультативным органом Монреальского протокола – Группой по техническому обзору и экономической оценке и ее Комитетом по техническим вариантам замены для пожаротушения для оценки мировых запасов галонов и поддержки устойчивого управления существующими банками галонов, включая использование заявки на предоставление исключений согласно Монреальному протоколу в отношении применения галонов в системах пожаротушения грузовых отсеков в целях обеспечения безопасности полетов;

7. *поручает* Совету в координации с отраслью и с учетом оценки доступности мировых запасов галонов разработать предложение по пересмотренной устойчивой дате прекращения использования галонов в соответствии с Приложением 8 "Летная годность воздушных судов" для заявок на сертификацию типа для новых воздушных судов. Это предложение должно быть основано на комплексных данных, включая доступность галонов и ход разработки альтернативного решения, а также учитывать факторы безопасности;

8. *поручает* Совету санкционировать замену галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов, заявка на сертификацию типа которых будет подана после установленной даты в 2024 году;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-13.

— — — — —



## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПЕРЕЧЕНЬ РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

Пункт №	Содержание	№	Название
23	Глобальная безопасность полетов и аeronавигационные планы	A42-WP/655 и Revision No. 1	Проект текста общего раздела доклада технической комиссии и доклада по пункту 23 повестки дня
		A42-WP/695	Доклад технической комиссии по общему разделу и пункту 23 повестки дня
		A42-WP/17	Глобальная стратегия непрерывного повышения безопасности полетов: одобрение глобального плана обеспечения безопасности полетов издания 2026–2028 гг. Всеобъемлющая стратегия аeronавигации. одобрение восьмого издания глобального аeronавигационного плана (ГАНП) National aviation safety plan
		A42-WP/31	
		A42-WP/92* и Revision No. 1	Включение адаптации к изменению климата в будущий Глобальный план обеспечения безопасности полетов
		A42-WP/137	Усовершенствованный подход к выявлению глобальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, основанный на данных
		A42-WP/175	
		A42-WP/189	Withdrawn
		A42-WP/192	Повышение эффективности и уровня внедрения концепции блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и системы показателей эффективности
		A42-WP/202	Интеграция инициатив по улучшению эксплуатационной деятельности в регионах
		A42-WP/209	Повышение согласованности между глобальными планами: на пути к ориентированной на пользователя эффективности в авиационных стратегиях
		A42-WP/341	Организация воздушного движения: глобальный стратегический императив для будущего авиации
		A42-WP/345*	Avances en el cálculo de indicadores clave de rendimiento (KPI) del GANP – Volumen III
		A42-WP/350*	Global air navigation plan: regional implementation

\* Информационный документ

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/378*	Difficulties encountered by States and regions in implementing the Global Air Navigation Plan as updates are made, and suggestion of actions
		A42-WP/432	Подходящие временные рамки для разработки методики планирования и реализации требований технических и эксплуатационных решений, изложенных в аэронавигационных планах
		A42-WP/522*	The complete air traffic system (CATS) conops for future skies: a strategic industry plan for global ATM transformation
		A42-WP/527	Последствия односторонних решений для международной гражданской авиации и глобального аэронавигационного плана
		A42-WP/529*	Modernising flight rules for the future of aviation: an evolutionary imperative
		A42-WP/537*	Saudi national air navigation plan (SNAP)
		A42-WP/543*	Update of national air navigation plan and governance plan for the organization
		A42-WP/589*	Enhancing the monitoring of operational performance metrics for critical equipment to improve the resilience of air navigation services
		A42-WP/594**	Enhancing the implementation of FF-ICE in the global strategic pre-flight planning phase
		A42-WP/595*	TBO validation achievements of China
		A42-WP/596*	Accelerating global governance of the information interoperability framework
		A42-WP/603*	Coordination mechanism of financial safety monitoring and aviation safety oversight for air carriers
		A42-WP/607*	Implementation status of Aviation System Block Upgrades in China
24	<b>Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации</b>	A42-WP/656	Проект текста доклада по пункту 24 повестки дня
		A42-WP/696 и Revision No. 1	Доклад технической комиссии по пункту 24 повестки дня
		A42-WP/18	Оптимизация межрегионального воздушного пространства над открытым морем в целях повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/23	Ключевые инициативы и мероприятия в области безопасности полетов и аэронавигации
		A42-WP/30	Доклад об итогах четырнадцатой аэронавигационной конференции (AN-CONF/14)
		A42-WP/32	Оказание содействия государствам посредством регионального сотрудничества
		A42-WP/33	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного (РЧ) спектра
		A42-WP/34	Радиочастотные помехи (RFI) для работы глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS)
		A42-WP/43	Публикация окончательных отчетов о расследовании авиационных происшествий
		A42-WP/47*	Aviation safety and air navigation improvement: the use of space-based ADS-B
		A42-WP/48	Нарацивание возможностей региональных организаций по расследованию авиационных происшествий для оказания государствам помощи в эффективной реализации SARPS ИКАО
		A42-WP/49	Реализации SARPS ИКАО в области сбора и анализа данных об авиационных происшествиях, инцидентах и о рекомендациях по обеспечению безопасности полётов
		A42-WP/50*	The activity of the Interstate Aviation Committee in the field of ensuring aviation safety of remotely piloted aircraft
		A42-WP/56	Интеграция стандартов безопасности полетов для беспилотных авиационных систем (БАС) – нормативная база Омана для обеспечения безопасной интеграции дронов в воздушное пространство страны
		A42-WP/60*	Reduced longitudinal separation over high seas airspace
		A42-WP/62*	Enhancing the integration of remotely piloted aircraft systems (RPAS) safety data into state safety programmes (SSPs)
		A42-WP/63*	Higher airspace operations
	Revision No. 1		Перспективные меры по решению проблем космического мусора в связи с эксплуатацией верхнего воздушного пространства (НАО)
	A42-WP/82		Когнитивная усталость и информационная перегрузка в цифровой кабине экипажа.
	A42-WP/83		Смягчение возникающих рисков, связанных с возможностями человека

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/84*	State safety risk management: a data-driven approach through a State safety risk register
		A42-WP/85	Повышение стандартизации при публикации карт захода на посадку ILS кат. II/III: наименование и минимумы
		A42-WP/87	Модернизация стандартов, касающихся контроля утомления и функциональных возможностей человека, в сфере управления воздушным движением
		A42-WP/94*	Remote aerodrome air traffic services in Saudi Arabia
		A42-WP/106*	Introduction of data link services
		A42-WP/108	Борьба с уязвимостями GNSS в авиации: усиление надежности и непрерывности операционной деятельности в условиях угроз
		A42-WP/110	Утомление при техническом обслуживании воздушных судов
		A42-WP/115*	Protection of radio altimeter systems from the undesirable impact of 5G telecommunication networks deployed around the aerodromes and heliports
		A42-WP/134	Мониторинг и анализ в реальном масштабе времени создания помех для работы GNSS в целях повышения безопасности полетов
		A42-WP/135	Разработка технических стандартов и операционного инструктивного материала под руководством правительства для упрощения внедрения комплексного управления аэропортом (ТАМ)
		A42-WP/145	Разработка SARPS в целях использования беспилотных авиационных систем для наземной проверки навигационных средств
		A42-WP/148	Разработка SARPS и инструктивного материала по защите средств связи, навигации и наблюдения
		A42-WP/155	Повышение устойчивости инфраструктуры к стихийным бедствиям
		A42-WP/157*	Establishment of the frequency spectrum management office (FSMO)
	A42-WP/159* и Revision No. 1		Расширенное внедрение и применение информации о полетах и потоках движения в совместно используемой среде (FF-ICE) на стратегическом этапе глобального предполетного плана

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/160	Приоритизация срочной разработки и внедрения временного решения для упрощения формальностей в отношении безопасного производства полетов беспилотных авиационных систем (БАС) над открытым морем с соблюдением правовых норм
		A42-WP/166*	Advanced air mobility in India: current position and developments
		A42-WP/167	Повышение безопасности и эффективности с использованием программ взаимной поддержки (PSP) для обладателей авиационных свидетельств
		A42-WP/170*	AAM operations at the Expo 2025 Osaka, Kansai, Japan
		A42-WP/171	Дополнительные усилия для обеспечения устойчивости работы систем CNS/ATM и предоставляемого ими обслуживания
		A42-WP/172* и Revision No. 1	Asia-Pacific reference materials for regulators to facilitate advanced air mobility
		A42-WP/173**	Skyinspect360: Advancing runway inspection technologies for enhanced safety and efficiency
		A42-WP/174	Контроль утомления диспетчеров УВД
		A42-WP/187	Глобальное внедрение процедур выдачи электронных свидетельств авиационному персоналу
		A42-WP/188	Расширение пропускной способности воздушного пространства за счет внедрения новых стандартов эшелонирования в океанических диспетчерских районах
		A42-WP190	Навигация в условиях солнечной активности. устранение ограничений GNSS в экваториальных и низкоширотных регионах
		A42-WP/193*	Enhancing safety in air transport of dangerous goods through innovative technologies
		A42-WP/194	Беспрепятственный глобальный обмен авиационной информацией на основе SWIM: практика и рекомендации для будущего сотрудничества
		A42-WP/195*	Development of guidance materials for certification and operations of electric vertical take-off landing (EVTOL) powered-lift aircraft for cross-border operations and regulatory framework for different categories of unmanned aircraft systems

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/196	Предложение о стандартизации интерфейсов скачивания данных бортовых самописцев и связанных с ними систем аппаратного/программного обеспечения
		A42-WP/197	Въездные требования в контексте поиска и спасания
		A42-WP/203*	Enhancing regulatory and oversight framework for ground handling services at airports
		A42-WP/204	Способность глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) к восстановлению в условиях радиочастотных помех (RFI)
		A42-WP/206	Укрепление региональных механизмов контроля за обеспечением безопасности полетов и проведения расследований в регионе AFI
		A42-WP/207*	Action for prevention of runway excursion: an identified global-high risk category of occurrences
		A42-WP/208	Разработка стандартизированного инструмента для мониторинга и контроля препятствий вокруг аэродромов
		A42-WP/210	Разворачивание сети с минимальными эксплуатационными характеристиками (MON)
		A42-WP/212	Implementation of the revised Annex 14 Volume 1 Standards and Recommended Practices on obstacle limitation surfaces (OLS)
		A42-WP/213*	A strategic framework for higher airspace operations (HAO)
		A42-WP/214*	Guidance framework for evaluating psychoactive substance use among aviation personnel
		A42-WP/215 и Revision No. 1	Повышение устойчивости авиации к опасным метеорологическим явлениям
		A42-WP/216*	E-governance in civil aviation (EGCA) online portal for foreign aircraft maintenance organisations
		A42-WP/220	Автоматическое приздание силы свидетельствам технического авиационного персонала в государствах – членах КОСЕЧНА на основе положений Приложения 1 ИКАО
		A42-WP/221*	Risk-based safety oversight: a scalable, data-driven approach using safety risk profile

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/223*	Enhancing standards for UAS transport of dangerous goods in health, emergency and humanitarian operations
		A42-WP/225	Ускорение внедрения инноваций в сфере предоставления услуг по организации воздушного движения
		A42-WP/226	Повышение безопасности при интеграции запусков космических объектов и их возвращения в атмосферу в глобальную систему организации воздушного пространства
		A42-WP/227	Улучшенное планирование мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме и обеспечение готовности к ней
		A42-WP/228	Взаимное признание сертификатов утвержденных организаций по техническому обслуживанию
		A42-WP/229	Стратегический подход к проблеме столкновений с птицами для обеспечения безопасности полетов
		A42-WP/231	Контроль рисков в условиях стремительного развития устойчиво производимого авиационного топлива: разработка глобальных стандартизованных мер по управлению качеством авиационного топлива
		A42-WP/232	Укрепление здоровья, профилактика заболеваний и медицинский скрининг при проведении авиационного медицинского освидетельствования
		A42-WP/235*	Measures to prevent runway incursions in response to the accident at Haneda airport that occurred on 2 January 2024
		A42-WP/236 и Revision No. 1	Пилоты воздушных судов вертикального взлета и посадки (VTOL) и освидетельствование персонала технического обслуживания. обсуждение и эволюция требований
		A42-WP/237	Региональные минимальные операционные сети CNS
		A42-WP/238*	Update of letters of agreement between FIRs for the implementation of one-way flows
		A42-WP/251	Внедрение научно обоснованных мер для повышения безопасности при перевозке литиевых батарей в пассажирском салоне
		A42-WP/252	Создание консультативного центра по тропическим циклонам (TCAC) в Бразилии: процесс и оперативная поддержка

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/258	Контроль утомления
		A42-WP/259	Позитивная культура безопасности полетов
		A42-WP/260	Создание системы профилактического технического обслуживания покрытия на аэродромах: проблемы, возможности и опыт с точки зрения Исламской Республики Иран
	A42-WP/261 и Revision No. 1		Система PEL. Основной элемент бразильской инициативы по внедрению DPL и новых прикладных решений в поддержку процессов PEL и обработки заявлений
		A42-WP/269	Расследование происшествий и инцидентов, связанных с перспективной аэромобильностью
		A42-WP/270	Проблемы внедрения управления информацией в масштабах всей системы
		A42-WP/272*	Standardizing quantification of accident severity
		A42-WP/273*	Desarrollo de una taxonomía de peligros armonizada
		A42-WP/275*	Review on provision of the stop bar lighting configuration for the stop bars at the intermediate holding position
		A42-WP/284*	Technical limitations for the implementation of the Global Aeronautical Distress And Safety System (GADSS)
	A42-WP/287		Приоритизация мер, связанных с производством полетов БАС в воздушном пространстве над открытым морем
		A42-WP/289	Сотрудничество между ПАНО для обеспечения безопасной и эффективной интеграции воздушного пространства во время космических перевозок
		A42-WP/291	Продвижение научно обоснованной политики путем стандартизированного сбора данных об авиационном персонале
		A42-WP/297	Сертификация и поддержание летной годности в эпоху авиаперевозок, ориентированных на индивидуальные потребности и осуществляемых по запросу
		A42-WP/306*	Enhancing safety and coordination on airport aprons: a call for ICAO implementation guidance on apron management services (AMS)
		A42-WP/309	Создание единой системы организации воздушного движения для использования дронов в густонаселенных городских районах. разработка инструктивных указаний ИКАО по интеграции UTM в систему ОрВД в международных аэропортах

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/311	Глобальная стандартизация баз данных по экзаменационным вопросам, связанным с выдачей свидетельств, для пилотов, диспетчеров УВД и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов
		A42-WP/312*	Design of a methodological framework to assess community acceptance of urban air mobility (UAM): findings from the Dominican Republic
		A42-WP/314	Разработка инструктивного материала ИКАО по использованию искусственного интеллекта для мониторинга безопасности полетов на аэродромах
		A42-WP/318	Устранение пробела: разработка стандартизованных руководящих принципов психометрической оценки при выдаче свидетельств пилотам в целях повышения глобальной безопасности полетов
		A42-WP/326*	Use of ATS surveillance system in performance based separations
		A42-WP/327	Создание глобальной базы данных о свидетельствах авиационного персонала и сертификатах учебных центров
		A42-WP/329	Устойчивость спектра: баланс между эффективностью использования спектра и безопасностью полетов авиации
		A42-WP/330	Продвижение безопасности полетов: совершенствование механизмов проведения расследования происшествий и процесса публикации отчетов
		A42-WP/331	Внедрение ELT, предназначенных для аварийного слежения (ELT(DT)), в поддержку работы глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)
		A42-WP/334	Содействие развитию программ взаимной поддержки в авиации
		A42-WP/335	Радиочастотные помехи (RFI) для GNSS
		A42-WP/336	Дополнительные мероприятия, необходимые для обеспечения эффективного внедрения FF-ICE
		A42-WP/337*	пользователями воздушного пространства Meteorological services in support of air traffic flow management

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/342*	Vigilancia basada en riesgos para los servicios de navegación aérea
		A42-WP/343*	Integrating drone technologies into visual aid flight checks: towards ICAO harmonization
		A42-WP/344	Глобальная рамочная основа для управления чрезвычайными ситуациями в полете, связанными со здоровьем пассажиров. стандарты для авиакомпаний и интеграция со здравоохранением
		A42-WP/347	Разработка нормативных стандартов по выдаче свидетельств пилотам и сертификации эксплуатантов в эпоху городской воздушной мобильности
		A42-WP/348	Защита позиции ИКАО по вопросу авиационного частотного спектра для всемирной конференции по радиосвязи (2027) (ВКР/27)
		A42-WP/349	Предложение повысить возрастной ценз для пилотов коммерческого воздушного транспорта в составе многочленного экипажа до 67 лет
		A42-WP/351	Предложение по дальнейшей интеграции производства космических полетов в экосистему международной гражданской авиации
		A42-WP/352*	Factores que pueden dificultar la implantación del SSP
		A42-WP/355*	New aviation ecosystem
		A42-WP/358	Основы безопасности. Сертификация аэродромов
		A42-WP/381	Размышления о регулировании и интеграции воздушного пространства для пилотируемой и беспилотной авиации
		A42-WP/383	Внедрение многопрофильной системы полного цикла по охране здоровья в авиации с учетом принципов СУБП
		A42-WP/387*	Establecimiento de normativas, procedimientos y ojt para la implementación de los sistemas de aeronaves no piloteadas (RPAS) en los Estados Miembros de COCESNA
		A42-WP/400	Позиция арабских государств по предложению о создании глобальной программы проверок эффективности аэронавигации
		A42-WP/403	Разработка руководящих принципов оценки риска для психического здоровья персонала службы авиационной безопасности

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/404*	Iniciativa sobre programa regional de ojt aig para la formación de investigadores de accidentes mediante la coordinación de ICMS (COCESNA GRIAA)
		A42-WP/411	Соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 13 к Чикагской конвенции
		A42-WP/413*	Desarrollo de competencias para el análisis de seguridad operacional en el marco de una investigación de accidentes de aviación
		A42-WP/415	Использование передовых технологий для летных проверок (БПЛА/БАС – ДПАС)
		A42-WP/417	Учет личностных качеств в процессах отбора персонала на должности в управлении воздушным движением
		A42-WP/418*	Criterios para la implementación de la inteligencia artificial en la gestión de datos de seguridad operacional en aeronáutica civil
		A42-WP/423	Проведение исследований для содействия развертыванию наземной системы функционального дополнения (GBAS) в местах, где такое развертывание ограничено
		A42-WP/424	Предложение о разработке всемирных SARPS, ориентированных на внедрение искусственного интеллекта в системы управления рисками, связанными с утомлением, предназначенные для диспетчеров управления воздушным движением
		A42-WP/426*	Necesidad de establecer un marco normativo en el Documento 9613 para el espacio aéreo libre de rutas (FRA)
		A42-WP/427*	Lecciones aprendidas en ejercicio de simulación de erupciones de cenizas volcánicas para mejorar el grado de preparación del sistema de aviación civil
		A42-WP/428*	Implementación de torres de control digitales en los aeropuertos de villavicencio, bahía solano y tibú como iniciativas piloto para la modernización del tráfico aéreo en Colombia
		A42-WP/431*	Guia regional sobre peligro aviario y faunA (PAF)
		A42-WP/435* и Revision No. 1	Necesidad de unificación internacional en los criterios de superficies limitadoras de obstáculos (SLO) y volúmenes libres de obstáculos (OFV) en vertipuertos

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/441*	Aviación no tripulada: visor geográfico para el control operacional
		A42-WP/442	Влияние последствий изменения климата на развитие аэронавигационных процедур
		A42-WP/443	Проблемы, связанные с полетами в верхнем воздушном пространстве
		A42-WP/445	Соответствующая процедурам оценка видимости системы огней приближения на относительной высоте принятия решения для различных категорий систем посадки по приборам (ILS) и схем захода на посадку
		A42-WP/446*	Transición de la difusión de datos OPMET de AFTN/AMHS a SWIM
		A42-WP/455*	Human factors in civil aviation safety oversight
		A42-WP/457*	Implementación de la armonización regulatoria
		A42-WP/464	Гибкое использование летных полос и концевых зон безопасности с учетом направлений взлета и посадки и объявленных дистанций: альтернативный подход в соответствии с томом I
		A42-WP/465	Приложения 14
			Использование переходных участков полета в дополнение к стандартным маршрутам прибытия по приборам (STARS).
			Предложение о включении соответствующих положений в том II документа Doc 8168 PANS-OPS
		A42-WP/467	Создание исследовательской группы по применению искусственного интеллекта в авиации
		A42-WP/479	Стратегия обеспечения безопасности аэронавигационных данных ADS-B
		A42-WP/480	К правовой основе глобального ранжирования отчетов о расследовании авиационных происшествий
		A42-WP/494	Вход в воздушное пространство, требующее наличия ACAS II/TCAS 7.1, с неработоспособным оборудованием
		A42-WP/495	Разработка глобальной рамочной основы для трансграничных полетов дронов
		A42-WP/496	Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям
		A42-WP/500*	Regulatory challenges and harmonization needs for electric vertical take-off and landing (EVTOL) certification in advanced air mobility

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/501*	Краткое изложение доводов касательно программ взаимной поддержки в авиации
		A42-WP/520*	Accelerating advanced air mobility (AAM) integration through a holistic roadmap and innovation platforms in Saudi Arabia
		A42-WP/521*	Extended minimum crew operations
		A42-WP/523*	Strengthening effective SSP implementation
		A42-WP/534*	Prevention of controlled flight into terrain (CFIT) accidents on approach
		A42-WP/566*	Malaysia's preparation for advanced air mobility implementation
		A42-WP/567*	Managing unmanned aircraft system (UAS) system operation within Kuala Lumpur and Kota Kinabalu flight information regions
		A42-WP/568*	Prevention of fatigue in aviation technical and mechanical personnel for the continuous improvement of safety
		A42-WP/581*	Изучение мер по предотвращению утомляемости летного состава, установленных SARPS ИКАО (часть 1 Приложения 6) на примере применения государствами стандартов и рекомендуемой практики и интерпретации эксплуатантами национальных схем профилактики утомляемости в 2024 году
		A42-WP/583*	Wildlife hazard management in the context of global aviation growth
		A42-WP/597*	Aviation public health management scheme in response to pandemics
		A42-WP/598*	The application of FOD detection equipment on airport pavement
		A42-WP/605*	Progress of improving regional harmonized hazardous weather information facilitated by China
		A42-WP/611*	Managing chronic anxiety and fatigue in conflict zones
		A42-WP/613*	Aviation pathology in aircraft accident investigation
		A42-WP/615*	The difficulties of predictability and advance coordination related to random reentry of space debris
		A42-WP/617*	Definition and delimitation of outer space
		A42-WP/618*	The United States Federal Aviation Administration advanced air mobility activities
		A42-WP/621*	Global standardization of operational control in the era of AI and automated flight planning

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/622*	Navigating through PNT loss: defining a minimum operating network of ground-based navigation aids
		A42-WP/623*	Global harmonization of flight planning: mitigating operational risk pending the 'sunset' of the ICAO 2012 Flight Plan
		A42-WP/624*	The implementation of e-licensing in air transport of dangerous goods for service efficiency
		A42-WP/626*	Efficiency enhancement program
		A42-WP/627*	Use of DME/DME positioning in Türkiye to support RNP operations as a precaution against GNSS interruptions
		A42-WP/628*	Implementation of (simultaneous independent) triple runway operations (TRO) at Istanbul airport
		A42-WP/629*	Anti jamming antenna modification
		A42-WP/635*	Bridging innovation and regulation: the role of sandbox in AAM development
		A42-WP/636**	Unmanned aircraft system (UAS) traffic management (UTM) activities in the United States
25	<b>Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией</b>	A42-WP/657	Проект текста доклада по пункту 25 повестки дня
		A42-WP/697	Доклад технической комиссии по пункту 25 повестки дня
		A42-WP/61	Политика и инструктивный материал по вопросу об авиационных исключениях
		A42-WP/66	Необходимость пересмотра и согласования Приложения 11 ИКАО "Обслуживание воздушного движения" (ОВД) и документа Doc 9426 "Руководство по планированию ОВД", касающегося воздушного пространства и требований к построению маршрутов ОВД, с документом Doc 8168 "Правила аeronавигационного обслуживания" (PANS-OPS)
		A42-WP/74	Проблема замены галона: компромисс между пожарной безопасностью, целями защиты окружающей среды и готовностью отрасли
		A42-WP/81	Важность сохранения ATSEP в документе Doc 9868 "Правила аeronавигационного обслуживания. подготовка персонала" ИКАО

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/88	Празднование всемирного дня поиска и спасения КОСПАС-CAPCAT
		A42-WP/91	Updates on the rectification of the Arabic interpretation of the term “dangerous goods”
		A42-WP/98	Сертификация поставщиков аэронавигационного обслуживания
		A42-WP/123	Обеспечение управления информацией о летной годности на уровне государств при содействии со стороны ИКАО
		A42-WP/168	Гармонизация практики надзора в отношении иностранных авиаперевозчиков
		A42-WP/177 и Revision No. 1	Углубление понимания стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) для их эффективного внедрения
		A42-WP/179	Содействие совершенствованию компетентности пилотов посредством изменений в системе подготовки, основанной на компетенциях и оценки ИКАО (СВТА)
		A42-WP/191	Устранение рисков, связанных с быстрым ростом пассажирских перевозок на воздушных шарах
		A42-WP/211	Содействие устойчивой организации действий по окончании срока службы воздушных судов
		A42-WP/230*	Safety recommendations for the planning and construction of airports on plateaus and complex terrains
		A42-WP/280	Усиление глобального контроля за летной годностью: борьба с отказами компонентов системы воздушного судна и пробелами в обмене информацией о безопасности
		A42-WP/292*	Strategic planning and optimization of Iran's airport network: demand forecasting, cost modelling, and scenario-based planning
		A42-WP/296	Прогрессивное лицензирование диспетчеров управления воздушным движением (ATCO)
		A42-WP/301	Разработка нормативной базы ИКАО для подготовки инспекторов аэропортов и наземных средств (AGA) и повышения их квалификации
		A42-WP/310 и Revision No. 1	Разработка инструктивного материала ИКАО по согласованному внедрению систем менеджмента качества (СМК) в авиации и соответствующему надзору на основе документа EUR Doc 048

\* Информационный документ

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/313	Решение вопросов эффективности и надежности, касающихся поставщиков услуг связи (CSPS) и поставщиков спутниковых услуг (SSP)
		A42-WP/316	За пределами кабины пилота. следующий рубеж для ИКАО в области подготовки на тренажерных устройствах имитации (прогресс и расширение)
		A42-WP/317	Обеспечение выдачи свидетельств инженерам по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) и разработка соответствующих Стандартов ИКАО
		A42-WP/332	Укрепление сотрудничества между ИКАО и ОРС ради повышения безопасности, развития инноваций и экологичности в авиации
		A42-WP/333 Revision No. 1	Выполнение новых требований в области эксплуатации воздушных судов
		A42-WP/353	Модернизация подготовки по вопросам авиационной безопасности: включение искусственного интеллекта и кибербезопасности в стандарты компетенций ИКАО для специалистов по обеспечению безопасности аэронавигационного обслуживания ATSEP
		A42-WP/364*	Certificacion proveedor de servicios de transito aereo (ATSP)
		A42-WP/394*	Aplicación de la guia regional sobre implantacion de procedimientos pbn para pistas de vuelo visual
		A42-WP/395*	Aircraft fire suppression – halon replacement
		A42-WP/444*	Harmonized ATSEP training: emphasizing system interconnectivity and lessons from recent outages
		A42-WP/473 и Revision No. 1	Потребность во временных эксплуатационных спецификациях (OPSPECS)
		A42-WP/474	Необходимость актуализации компетентностных рамок для авиационного персонала в соответствии с новыми тенденциями в области ИИ и профессионального управления проектами
		A42-WP/478	Полеты санавиации с использованием очков ночного видения (NVG) на винтокрылых воздушных судах и на воздушных судах с неподвижным крылом

Пункт №	Содержание	№	Название
		A42-WP/493*	Digitalization of airworthiness approvals – an initiative by Kazakhstan and the way forward for ICAO
		A42-WP/506*	Safety and economic benefits of an electronic platform for cross-border transfers of aircraft
		A42-WP/528*	Measure for airside services standard
		A42-WP/530*	Method engineering strategy to calculate the required number of ANS and AGA inspectors required
		A42-WP/544*	Initiatives for promoting active engagement in pilots and aircraft mechanics
		A42-WP/545*	In support of global standards on ground handling
		A42-WP/550*	In support of streamlining ground handling safety oversight
		A42-WP/569*	Establecimiento de autoridad delegada en la República Argentina
		A42-WP/582*	Diseño y mantenimiento de la ergonomía en las dependencias ATS
	A42-WP/588* и Revision No. 1	A42-WP/588*	Research on key safety risks and related airworthiness requirements of electric propulsion aircraft
		A42-WP/593*	Progress on incorporating approach light bridges into relevant ICAO regulatory standards amendments
		A42-WP/599*	Airport equipment certification management system in China
		A42-WP/600*	Improving the quality and efficiency of airport construction with digital building technology
		A42-WP/601*	Implementation of evaluating the airport pavement bearing strength by ACR-PCR software in China
	A42-WP/612* и Revision No. 1	A42-WP/612*	Digital transformation of civil aviation authority oversight functions: Malaysia's experience and proposal for global adoption
		A42-WP/620*	International harmonization of flight simulation training device (FSTD) standards using consensus standards
		A42-WP/630*	Development and validation of the pace cognitive test battery for aviation
		A42-WP/631*	A new air traffic control system in the United States
		A42-WP/632*	Addressing gaps between ICAO Annex 14 Volume I and STOLPORT Manual (Doc 9150)

— КОНЕЦ —





ISBN 978-92-9275-953-7



A standard 1D barcode representing the ISBN number 978-92-9275-953-7. The barcode is composed of vertical black lines of varying widths on a white background. Below the barcode, the numbers 9 7 8 9 2 9 2 7 5 9 5 3 7 are printed in a small, black, sans-serif font.