



Международная организация гражданской авиации

A42-WP/211¹

TE/76

29/7/25

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

СОДЕЙСТВИЕ УСТОЙЧИВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЙСТВИЙ ПО ОКОНЧАНИИ СРОКА СЛУЖБЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации от имени
54 африканских государств)²

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе подчеркивается важность организации действий по окончании срока службы воздушных судов путем создания структурированной отрасли демонтажа и переработки, функционирующей при наличии соответствующих нормативных стандартов и экологического контроля, создающей рабочие места и основанной на отраслевом развитии. Признавая, что работа в этом направлении уже ведется, отмечаем острую необходимость в разработке четкой политики, способствующей устойчивой утилизации воздушных судов. Сотрудничество с международными организациями может обеспечить, чтобы Африка действовала в соответствии с глобальными целями устойчивого развития, способствуя при этом экономическому росту.

¹ Варианты на английском и французском языках предоставлены АКГА.

² 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, Мавритания, Маврикий, 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.

Действия: Ассамблее предлагается: а) настоятельно призвать ИКАО и государства уделять приоритетное внимание и содействовать разработке и внедрению нормативной базы в области демонтажа и утилизации воздушных судов в соответствии с международными стандартами, касающимися: 1) окружающей среды; 2) безопасности полетов применительно к повторному монтажу/использованию деталей воздушных судов по окончании их срока службы; 3) привлечения квалифицированного персонала по техническому обслуживанию воздушных судов к руководству проектами по демонтажу и утилизации воздушных судов для обеспечения соответствия нормам проектирования применимых деталей конструкции воздушных судов при их дальнейшей эксплуатации. б) рекомендовать государствам в сотрудничестве с региональными и международными авиационными органами осуществлять инвестиции в развитие местной инфраструктуры демонтажа и создавать специализированные центры демонтажа в целях наращивания потенциала и снижения зависимости от внешних подрядчиков; в) призвать государства и международные организации к осуществлению соответствующих инициатив по наращиванию потенциала для обеспечения наличия квалифицированных сотрудников, способных поддерживать устойчивую организацию действий по окончании срока службы воздушных судов; г) призвать заинтересованные стороны отрасли, регулирующие органы и научные учреждения к сотрудничеству в продвижении исследований и инноваций в области решений для воздушных судов с истекшим сроком службы, включая вторичное использование деталей, переработку, повторное использование материалов и устойчивые методы утилизации; д) призвать государства и ИКАО содействовать согласованию политики в целях обеспечения стандартизированных и эффективных действий по окончании срока службы воздушных судов.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Каждый полет является безопасным и надежным", "Авиация является экологически устойчивой", "Ни одна страна не остается без внимания" и "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех".
<i>Финансовые последствия</i>	Подлежат определению
<i>Справочный материал</i>	Дос 9760 "Руководство по летной годности" Повестка дня на период до 2063 года "Африка, какой мы хотим ее видеть", 2015 г.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Проблема старения воздушных судов порождает острую необходимость в структуризации процессов демонтажа и переработки. Например, Африка сталкивается с усиливающимися проблемами в связи со старением воздушных судов, требующими срочных действий по предотвращению экологических и экономических рисков и рисков для безопасности полетов. В настоящее время загрязнению окружающей среды способствуют более 220 выведенных из эксплуатации воздушных судов, а еще у 190 воздушных судов скоро окончится срок службы. С учетом того, что к 2043 году ожидается ввод в эксплуатацию более 1170 новых воздушных судов, потребность в устойчивых методах утилизации имеет решающее значение.

1.2 В отсутствие процедур надлежащего вывода из эксплуатации путем эффективной и структурированной организации действий по окончании срока службы выведенные из эксплуатации воздушные суда становятся серьезной угрозой для окружающей среды и безопасности полетов. В настоящее время в развивающихся странах отсутствует стандартизированная система организации действий по окончании срока службы воздушных судов, что приводит к отсутствию эффективности в области повторного использования материалов, утилизации опасных отходов, а также к экономическим потерям и риску установки не прошедших утверждение деталей на эксплуатируемые воздушные суда.

1.3 Некоторые развивающиеся государства начали предпринимать шаги в авиационном секторе по обеспечению устойчивой организации действий по окончании срока службы воздушных судов, признавая потенциал такой деятельности в плане поддержки экологической устойчивости и экономического роста. Тем не менее остаются пробелы применительно к политике регулирования, инфраструктуре и развитию рабочей силы. Ключевое значение для решения этих проблем будут иметь создание локализованных центров демонтажа и введение единообразных правил.

1.4 В настоящем документе представлены основные рекомендации для активизации действий по демонтажу воздушных судов в соответствии с передовой международной практикой. Укрепление нормативной базы, инвестиции в подготовку персонала и развитие устойчивой инфраструктуры демонтажа позволят Африке, среди прочего, получить преимущества от растущего глобального спроса на надежные решения для воздушных судов с истекшим сроком службы.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В развивающихся странах, как правило, отсутствует стандартизированная система организации действий по окончании срока службы воздушных судов, что приводит к возникновению заброшенных воздушных судов, небезопасным методам демонтажа, риску установки не прошедших утверждение деталей на эксплуатируемых воздушных судах и экологическим опасностям. Опасные материалы от выведенных из эксплуатации воздушных судов загрязняют почву и водные ресурсы, которых может и так не хватать, что создает серьезную опасность для экосистем и здоровья человека.

2.2 Отсутствие специализированных объектов по демонтажу с контролем качества приводит к экономическим потерям, поскольку ценные материалы, такие как алюминий и титан, используются не в полной мере. Кроме того, во многих развивающихся странах отсутствует согласованная политика, соответствующая глобальным стандартам устойчивого развития и охраны окружающей среды, что затрудняет соблюдение нормативных требований.

2.3 Для решения этих проблем необходимо разработать четкую политику, осуществлять инвестиции в развитие инфраструктуры по демонтажу воздушных судов и проводить подготовку персонала для обеспечения безопасной и эффективной утилизации воздушных судов, их деталей и расходных материалов.

2.4 Внедрение структурированной системы организации действий по окончании срока службы повысит экологическую устойчивость за счет снижения риска загрязнения, связанного с выведенными из эксплуатации воздушными судами или их деталями. Надлежащая утилизация и повторное использование материалов будут соответствовать передовой международной практике, обеспечивая выполнение глобальных целей устойчивого развития.

2.5 Создание локализованных объектов по демонтажу и утилизации воздушных судов снизит зависимость от внешних рынков услуг по утилизации. Создав региональные центры, особенно в Африке, можно сохранить ценные материалы, свести к минимуму логистические затраты и повысить независимость отрасли в том, что касается технического обслуживания в авиации и повторного использования материалов. Возвращая ценные материалы в производственно-сбытовую цепь путем их переработки и повторного использования, эти объекты будут активно способствовать развитию экономики замкнутого цикла, сводя к минимуму отходы и максимально используя имеющиеся ресурсы. Кроме того, такой подход будет стимулировать развитие вспомогательных отраслей смежных секторов, таких как логистика, перевозки и специализированные услуги по переработке.

2.6 Решающее значение для успешного и устойчивого функционирования отрасли демонтажа имеет подготовка персонала, что может привести к прогрессу и в других смежных секторах. Стандартизированные программы подготовки в области демонтажа воздушных судов, обращения с опасными материалами и вторичного использования создадут возможности для трудоустройства, одновременно повышая уровень соответствия нормативным требованиям и технической компетентности в этом секторе.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Устойчивая организация действий по окончании срока службы воздушных судов предоставляет развивающимся государствам, особенно в Африке, уникальную возможность для решения насущных проблем в области экологии, безопасности полетов и экономики. Применяя структурированные методы демонтажа и переработки, государства могут свести к минимуму экологические опасности, предотвратить неправомерное использование не прошедших утверждение деталей и задействовать значительный потенциал экономического и отраслевого развития.

3.2 Для использования этих преимуществ в полной мере необходимы срочные и скоординированные действия по созданию единообразной нормативной базы, осуществлению инвестиций в развитие местной инфраструктуры и формированию квалифицированных кадров. Благодаря сотрудничеству с ИКАО, заинтересованными сторонами в отрасли и региональными органами государства-члены могут стать активными участниками усилий по глобальному переходу к экологически устойчивой авиационной деятельности. Содействие ответственной организации действий по окончании срока службы воздушных судов является не только вопросом соблюдения требований, но и одной из важнейших стратегических задач для обеспечения долгосрочной устойчивости, безопасности полетов и экономической устойчивости.