



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

### **КОНТРОЛЬ РИСКОВ В УСЛОВИЯХ СРЕМТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА: РАЗРАБОТКА ГЛОБАЛЬНЫХ СТАНДАРТИЗИРОВАННЫХ МЕР ПО УПРАВЛЕНИЮ КАЧЕСТВОМ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА**

(Представлено Китаем в соавторстве с Египтом)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

В целях содействия устойчивому развитию мировой авиационной отрасли и ее экологической трансформации ведомства гражданской авиации государств-членов намерены искать более экономичные и экологически чистые способы сокращения эмиссии углерода в гражданской авиации. Устойчиво производимое авиационное топливо (SAF), как более эффективный способ сокращения эмиссии, стало важным инструментом для государств в обеспечении энергосбережения, сокращения эмиссии углерода и экологического развития гражданской авиации. В связи с быстрым развитием SAF и расширением его применения во всем мире, SAF, произведенное с помощью различных видов сырья и технологических способов, стремительно внедряется на рынок топлива для гражданской авиации. Однако в разных государствах могут действовать разные требования, регламентирующие пригодность топлива для использования в авиации. Что касается управления качеством, то здесь не существует единой системы управления качеством и стандартизированных спецификаций, что повышает эксплуатационные риски для гражданской авиации. В целях обеспечения безопасности полетов в мировой авиационной отрасли и согласования стандартов пригодности между государствами рекомендуется, чтобы ИКАО опиралась на практику государств-членов в области управления качеством, учитывала риски, связанные с применением SAF, и разработала надлежащие единые Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области управления авиационным топливом.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) рекомендовать ИКАО использовать опыт государств-членов в области управления качеством SAF для совершенствования системы обеспечения качества топлива. В рамках этой работы следует внести поправки в *Руководство по снабжению гражданской авиации реактивным топливом* (Doc 9977), чтобы включить в эти инструктивные материалы требования к контролю качества SAF;

б) рекомендовать включить в повестку дня Аэронавигационной комиссии вопрос о разработке SARPS. Эти SARPS должны основываться на *Руководстве по снабжению гражданской авиации реактивным топливом* (Doc 9977) и содержать требования к обеспечению качества реактивного топлива, охватывающие всю систему производства, поставки и распределения авиационного топлива.

<sup>1</sup> Тексты на английском и китайском языках предоставлены Китаем.

|                               |                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Стратегические цели</i>    | Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>Каждый полет безопасен и защищен</i> и <i>Авиация экологически устойчива</i>                                                              |
| <i>Финансовые последствия</i> | Ожидается, что указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться за счет ресурсов, предусмотренных в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг. и/или за счет внебюджетных взносов |
| <i>Справочный материал</i>    | Дос 9977, <i>Руководство по снабжению гражданской авиации реактивным топливом</i>                                                                                                                     |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационное топливо является важнейшим компонентом для работы двигателей воздушных судов, и его качество имеет первостепенное значение для безопасности полетов. В последние годы во всем мире возросла частота небезопасных событий, вызванных проблемами с качеством топлива. Цепочка поставок авиационного топлива охватывает несколько этапов – от производства на нефтеперерабатывающем заводе до заправки воздушных судов, – и в ней задействованы такие звенья, как нефтеперерабатывающие заводы, транспортные компании, хранилища, заправочные станции и аэропорты. Учитывая различия в требованиях к управлению качеством в разных государствах, для обеспечения безопасности полетов в мировой авиационной отрасли необходимо разработать стандартизированные процессы и процедуры для всей цепочки поставок.

1.2 В 2012 году ИКАО опубликовала *Руководство по снабжению гражданской авиации реактивным топливом* (Дос 9977), которое было разработано Технической группой по топливу Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в координации с ИКАО, Airlines for America (A4A), Группой совместного контроля (JIG), поставщиками и Международным советом аэропортов (МСА). В руководстве изложены требования, связанные с контролем качества топлива, эксплуатацией и подготовкой персонала в системе поставки и распределения реактивного топлива. Однако, поскольку этот документ является инструктивным материалом, его положения не были включены в Приложения ИКАО.

1.3 Мировое сообщество уделяет все больше внимания вопросам сокращения эмиссии углерода, и SAF стало ключевым инструментом для достижения этой цели. Однако SAF отличается от традиционного реактивного топлива разнообразием исходного сырья, технологических процессов и химических свойств, в связи с чем необходимо постоянно совершенствовать стандарты контроля качества и методы испытаний. На данный момент *Руководство по снабжению гражданской авиации реактивным топливом* (Дос 9977) не отражает в полной мере требования к контролю качества SAF.

1.4 Для повышения уровня безопасности авиационного топлива во всем мире и согласования стандартов пригодности следует использовать практический опыт различных государств в области управления качеством топлива. На основе базовых принципов Руководства могут быть разработаны новые SARPS. Это предложение было официально выдвинуто Международной ассоциацией воздушного транспорта (см. А39-WP/167-ТЕ/61), Бангладеш (см. А40-WP/504-ТЕ/206) и Российской Федерацией (см. А41-WP/319-ТЕ/127).

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В Конвенции о международной гражданской авиации ИКАО установила структурированную процедуру разработки и внесения поправок в SARPS, которая обычно занимает от одного до пяти лет с момента первоначального предложения до публикации. Учитывая это соображение, существующие положения *Руководства по снабжению гражданской авиации реактивным топливом* (Doc 9977) могут служить основополагающим ориентиром, благодаря которому необходимые положения могут быть разработаны в оптимальные сроки. Разработка новых положений Doc 9977 и SARPS позволит создать глобальную правовую базу для обеспечения последовательного контроля качества на всех этапах цепочки поставок реактивного топлива для гражданской авиации.

2.2 SAF стремительно развивается во всем мире, а ведомства гражданской авиации и торговые организации в ряде стран и регионов добились значительного прогресса в сертификации SAF на пригодность для использования в авиации. Организация ASTM International выпустила товарный стандарт ASTM D7566 для SAF, в котором определяются спецификации SAF, произведенного с помощью различных технологических процессов. Институт энергетики Великобритании (EI) выпустил стандарт EI 1533, содержащий рекомендации по контролю качества SAF при производстве, хранении, транспортировке и заправке. Управление гражданской авиации Китая (CAAC) активно участвует в сертификации SAF и создало систему сертификации, охватывающую правила, процедуры, руководства и технические стандарты.

2.3 Для устранения рисков в области безопасности полетов и расширения возможностей по надзору за безопасностью полетов решающее значение имеет согласование требований к сертификации реактивного топлива, особенно SAF.

2.4 Изучение требований к сертификации реактивного топлива и закрепление единых, скоординированных стандартов управления качеством в Приложении к Конвенции в качестве инструктивного материала позволит государствам-членам лучше ориентироваться в разработке требований к пригодности реактивного топлива для использования в авиации, расширить возможности надзора за качеством и безопасностью топлива, а также снизить эксплуатационные риски, вызванные проблемами с качеством топлива.