



Международная организация гражданской авиации

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

A42-WP/333¹

TE/133

29/7/25

Revision No. 1

19/8/25

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ВЫПОЛНЕНИЕ НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ В ОБЛАСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Повышение безопасности и надежности эксплуатации парка коммерческой авиации неизменно достигается за счет внедрения новых возможностей воздушных судов и оборудования, а также процедурных нововведений для практической реализации таких возможностей.

Соответствующие Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) ИКАО и временные рамки для их принятия, вступления в силу и применения критически важны для обеспечения согласованного на глобальном уровне выполнения государствами соответствующих требований, касающихся оснащения и эксплуатации воздушных судов.

Определение таких сроков, и особенно реалистичности даты введения SARPS в действие, в своей основе зависит от готовности авиационной отрасли и эксплуатантов воздушных судов выполнять соответствующие требования, что предполагает наличие достаточных ресурсов и мощностей (включая возможности цепочек поставок).

В процессе внедрения SARPS ИКАО были сформированы такие обязательные требования, как оснащение воздушных судов Глобальной аэронавигационной системой оповещения о бедствии и обеспечения безопасности – Автоматической системой отслеживания аварийных ситуаций (GADSS-ADT), а также системами предупреждения и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS). Другой пример – это переход от системы определения Классификационного числа воздушного судна/Классификационного числа покрытия (ACN/PCN) к системе Классификационного рейтинга воздушного судна/Классификационного рейтинга покрытия (ACR/PCR).

Все эти недавние примеры доказывают, что необходимо повысить эффективность усилий ИКАО по оценке выполнимости сроков внедрения SARPS и обеспечению их согласованного на глобальном уровне применения государствами с целью предоставить возможность соблюдения

¹ Версии документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках предоставлены ИАТА.

требований всем заинтересованным сторонам в области авиации, а также создать надежный механизм, позволяющий учитывать динамику развития авиационной отрасли на протяжении многих лет, что гарантирует надлежащую синхронизацию дат принятия, вступления в силу и обязательного применения SARPS. Действия: Ассамблее предлагается: а) признать, что поставщики услуг несут конечную ответственность за соблюдение требований и, как следствие, являются теми участниками процесса, на которых изменения при выполнении задач в цепочке внедрения оказывают наибольшее воздействие; б) рекомендовать ИКАО создать механизм, обеспечивающий установление реалистичных сроков введения в действие обязательных требований, основанных на SARPS. Механизм должен также включать систему мониторинга, позволяющую обеспечить гибкость в условиях глобальных сбоев, таких как пандемии.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i> и <i>"Авиация обеспечивает бесперебойную, доступную и надежную мобильность для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Не ожидается, что это повлечет за собой значительные финансовые последствия для ИКАО, поскольку данная работа может быть выполнена существующими рабочими органами. ИАТА готова внести свой вклад в разработку предлагаемого механизма
<i>Справочный материал</i>	Резолюция Ассамблеи A41-23 "Повышение эффективности и действенности ИКАО"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Проектирование, сертификация, производство и эксплуатация воздушных судов по своей природе являются строго регулируемыми областями; проектирование и сертификация коммерческих воздушных судов – это процесс, который длится как минимум 5–10 лет, нередко достигая 15-летнего рубежа, производство типа/модели/варианта модификации воздушного судна обычно развивается в течение 25–30 лет после сертификации, и аналогичный срок службы ожидает каждое отдельное воздушное судно после ввода в эксплуатацию (EIS). Существуют исключения, касающиеся сроков, связанные с остановкой производственной линии и окончательным выводом воздушных судов из эксплуатации, но их возникновение не меняет упомянутую усредненную картину.

1.2 При таком длительном жизненном цикле авиационного актива изменения в авиационных регулирующих нормах часто приводят к обязательным модификациям, которые влияют на оснащение воздушного судна при производстве, его дооснащение и, иногда, переоборудование.

1.3 Поправка 40-А к части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* была частично изменена поправкой 44, которая, в свою очередь, была частично изменена поправкой 48, в отношении требования о том, что все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, для которых индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан 1 января 2024 года или позднее, должны в аварийной ситуации автономно передавать информацию,

позволяющую эксплуатанту определять их местоположение, как минимум, один раз в минуту (GADSS-ADT).

1.4 Поправка 47 к части I Приложения 6 касается, в частности, оснащения воздушных судов Системой информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS) и эксплуатационных разрешений; самолеты с турбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг, для которых индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан 1 января 2026 года или позже, должны быть оснащены оборудованием ROAAS.

1.5 Поправка 15 к тому I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"* касается внедрения Классификационного числа воздушного судна/Классификационного числа покрытия (ACR-PCR); этот метод, заменяющий Классификационное число воздушного судна/Классификационное число покрытия (ACN-PCN), вступил в силу с июля 2020 года и стал применимым в полном объеме с ноября 2024 года, обязывая все государства перейти на новую методологию, а все аэропорты – опубликовать свои PCR.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Неоднократный пересмотр положений с помощью поправок, упомянутых в п. 1.3 настоящего документа, потребовал серии обсуждений между ИКАО, ИККАИА и ИАТА, различными производителями оборудования, Группой экспертов по летной годности, Группой экспертов по производству полетов, государствами и Комиссией по аэронавигации с целью найти компромисс, который представляет собой сложное сочетание элементов первоначального и последующего оснащения; кроме того, соответствие требованиям SARPS не обеспечивается в полном объеме, и несколько государств ввели исключения, которые привели к задержке с внедрением.

2.2 Консультации между ИАТА и ИККАИА, с неоднократным привлечением представителей соответствующих сообществ, показали невозможность последовательного выполнения упомянутых требований в установленные сроки в рамках всей авиационной экосистемы.

2.3 Фактическое несоответствие требованиям относится не только к уже истекшим срокам, применимым, как указано в пп. 1.3 и 1.5, но также может быть достоверно ожидаемо для будущих сроков, применимых как указано в п. 1.4.

2.4 В целом, как показали примеры, описанные в пп. 1.3, 1.4 и 1.5, дата начала применения была установлена в уверенности, что необходимое оборудование и ресурсы будут доступны для полного внедрения. В некоторых случаях надлежащий анализ цепочки поставок, готовности технологии и других факторов позволил бы установить более реалистичные сроки внедрения. Отсутствие такой оценки привело к несоблюдению требований значительной, а иногда и подавляющей частью авиационной отрасли. Следствием стало то, что государства предприняли несогласованные усилия по регулированию, направленные на поиск приемлемых решений, позволяющих избежать остановки работы авиакомпаний. В результате были затрачены значительные ресурсы как регулирующих органов, так и самой отрасли. Этого можно было бы избежать с помощью адекватной нормативной базы/механизма, применимых на глобальном уровне, которые ИКАО могла бы рассмотреть для внедрения.