



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 18 повестки дня. Нарращивание потенциала и поддержка внедрения. Политика и деятельность

СОЗДАНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ ОБМЕНА ОБОРУДОВАНИЕМ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(Представлено Камеруном в соавторстве с Канадой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государства – участники Чикагской конвенции предоставляют аэронавигационную инфраструктуру и оборудование в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО для обеспечения безопасности и надежности воздушного транспорта.

Однако многие государства сталкиваются с финансовыми трудностями при приобретении основного оборудования, такого как оборудование CNS, метеорологическое, аэродромное или досмотровое оборудование. Эти ограничения негативно влияют на их способность соблюдать SARPS и выполнять свои международные обязательства.

В рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), запущенной ИКАО в 2014 году для оказания поддержки государствам в эффективном осуществлении SARPS, уже были предприняты различные действия. В соответствии с этой инициативой и для решения проблем, связанных с приобретением основного оборудования, предлагается создать глобальную платформу обмена оборудованием для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации. Эта платформа могла бы содействовать обмену между субъектами, желающими передать или приобрести оборудование, и обеспечить практическое решение для государств, которым необходимо повысить свой уровень соответствия SARPS и укрепить безопасность полетов и авиационную безопасность воздушного транспорта.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать преимущества глобальной платформы обмена оборудованием для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в целях повышения уровня соответствия SARPS;
- b) обратиться к ИКАО с просьбой оказать поддержку в создании данной платформы;
- c) призвать государства, региональные и международные организации, а также партнеров внести свой вклад в реализацию этой платформы.

¹ Тексты документа на английском и французском языках предоставлены Камеруном.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет безопасен и защищен", "Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех", "Ни одна страна не остается без внимания"</i> .
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, упомянутая в настоящем документе, будет осуществляться при наличии средств в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 годы и/или за счет внебюджетных средств
<i>Справочный материал</i>	Резолюция A39-23, Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) A40-WP/49, Доклад по инициативе ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) A40-WP/107, Поддержка инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии со статьей 28 Чикагской конвенции каждое государство-участник обязалось: *"... предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией..."*.

1.2 Аналогичным образом, в соответствии со статьей 37 Конвенции, государства-участники обязались: *"... сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее..."*.

1.3 Несмотря на эти обязательства, отчеты о проверках УППКБП и УППАБ, отчеты региональных групп планирования и осуществления (PIRG), а также отчеты о различных отраслевых программах показывают, что многие государства все еще испытывают трудности с приобретением и/или обслуживанием базовой инфраструктуры и оборудования, необходимых для производства полетов. Этот недостаток не позволяет им выполнять свои обязательства и в полной мере соблюдать SARPS ИКАО. Данная проблема касается, помимо прочего, оборудования для CNS, метеорологического, аэродромного и досмотрового оборудования.

1.4 Основными препятствиями для приобретения этого оборудования чаще всего являются нехватка финансирования и трудности с доступом к изготовителям. Из-за отсутствия запасных частей от изготовителей у организаций могут возникать трудности с поддержанием определенного оборудования в рабочем состоянии.

1.5 Разработка подходящих решений этой проблемы повысила бы уровень безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации, одновременно укрепив позиции воздушного транспорта как самого безопасного вида транспорта в мире.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На своей 39-й сессии Ассамблея ИКАО приняла резолюцию A39-23 "Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"" (NCLB). Эта инициатива направлена на оказание помощи государствам во внедрении SARPS, политики, планов и программ ИКАО на согласованной

на глобальном уровне основе, содействие в решении вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC) и в области авиационной безопасности (SSeC), а также поощрение и реализацию всех мероприятий Организации в области технической помощи и сотрудничества.

2.2 В рамках деятельности ИКАО цели инициативы NCLB реализовывались в первую очередь путем распространения информации о преимуществах авиации для государств на самых высоких уровнях государственного управления, содействия осуществлению и реализации инициатив по наращиванию потенциала, а также установления и укрепления партнерских отношений.

2.3 Несмотря на то, что эти мероприятия принесли значительные результаты в деле обеспечения безопасности и надежности системы воздушного транспорта, могут быть инициированы и другие глобальные мероприятия для решения проблемы приобретения оборудования, упомянутой в пункте 1.3. К таким мероприятиям относится создание глобальной платформы обмена оборудованием для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации.

2.4 Цель такой платформы, основанной на модели онлайн-рынка, заключалась бы в том, чтобы связать организации, желающие передать оборудование бесплатно или за плату, с организациями, желающими приобрести его для своих эксплуатационных нужд.

2.5 Организация может принять решение о выводе из эксплуатации определенного оборудования, которое все еще находится в хороших рабочих условиях, по разным причинам: улучшение эксплуатационных показателей, требования о соответствии новым нормам, изменение потребностей рынка, развитие технологий и т. д. Это оборудование может представлять интерес для организации, расположенной в другом государстве, для решения проблем с эксплуатацией и соблюдением требований SARPS. Именно поэтому возникла идея создать платформу, которая бы позволила установить между ними связь.

2.6 Платформа будет открыта для таких организаций, как поставщики аэронавигационного обслуживания, эксплуатанты аэродромов, авиакомпании, организации, отвечающие за внедрение мер авиационной безопасности, организации по управлению авиационными активами в государствах-членах, а также для любых других организаций, уполномоченных на приобретение и/или передачу оборудования.

2.7 Ее основные функции будут включать, в частности:

- a) регистрацию и управление учетными записями пользователей для владельцев и приобретателей оборудования;
- b) размещение информации о переданном или проданном оборудовании, включая все необходимые сведения: технические характеристики, состояние оборудования, стоимость единицы продукции, количество имеющихся запчастей и т. д.
- c) возможность заявить о потребности в приобретении оборудования;
- d) консультации по размещенному оборудованию и заявленным потребностям;
- e) размещение заказа, при необходимости с оплатой через Интернет;
- f) оценку пользователей платформы и оборудования, задействованного в транзакциях.

2.8 Концепция этой платформы была представлена Камеруном во время выставочного сегмента последнего мероприятия "Неделя AFI", состоявшегося в Виктория-Фолс, Зимбабве, в мае 2025 года. Весьма обнадеживает, что первоначальные отзывы подтвердили актуальность и потенциал ее глобального внедрения. По следующей ссылке можно ознакомиться с визуализацией этой концепции: <https://dfo.equip4safety.org/en/>.

2.9 Распространение этой концепции в глобальном масштабе будет способствовать развитию специализированных инструментов и услуг в поддержку инициативы NCLB. При поддержке ИКАО, государств, международных организаций и других партнеров концепция может быть доработана, особенно технические спецификации и система управления, чтобы обеспечить эффективность и устойчивость этой платформы. Камерун готов сотрудничать с заинтересованными сторонами для завершения разработки и содействия развертыванию платформы.

3. **ВЫВОД**

3.1 Создание глобальной платформы обмена оборудованием для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности представляет собой прагматичное решение, призванное помочь государствам преодолеть препятствия, связанные с приобретением оборудования, необходимого для приведения их деятельности в соответствие с SARPS.

3.2 Для обеспечения успеха этой инициативы активное участие ИКАО и развитых стран имеет важное значение для предоставления справедливого доступа к оборудованию и содействия экономике замкнутого цикла, с тем чтобы ни одна страна не оставалась без внимания.

— КОНЕЦ —