



A42-WP/656
TE/254
26./9/25

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 24 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 24 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

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 призвала 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 призвала 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 (МСА) 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 Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (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 (РАИО) государствами с ограниченными авиационными возможностями, у которых недостаточно ресурсов для создания национального независимого полномочного органа по расследованию авиационных происшествий (АИА) и обеспечения его надлежащего функционирования. Комиссия, признав обеспокоенность и проблемы, связанные со своевременной публикацией окончательных отчетов о расследовании, настоятельно призвала государства соблюдать сроки и процедуры, 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 авиации¹ 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 AIA и других соответствующих государственных организаций, ответственных за создание комплексного механизма оказания

¹ 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.

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 аэродромов 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.

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 – членов² Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) (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, Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией работников транспорта (МТФ) и Международным советом деловой авиации (МСДА) при поддержке Доминиканской Республики, Международной федерации ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА) и ИАТА, а также документ A42-WP/424, представленный Марокко, посвященные контролю

² Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

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* (Дос 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 А41-10 Ассамблеи:

~~А41-10~~А42-xx. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А15-9 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 А40-4 (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 А40-4 с добавлениями А–О включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 41-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 41-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 А40-4 с добавлениями и резолюцию А15-9.

Добавление А

Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

[...]

Добавление В

Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

[...]

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 аэронавигации",

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 междисциплинарных 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* (Дос 9654) и готовящееся к выпуску новое *Руководство по укреплению здоровья и обеспечению психического благополучия*, публикация которых назначена на 2026 год.

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.

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 или медицинского скрининга 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.

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 безопасное повышение возрастного предела в будущем. Комиссия также настоятельно призвала государства и заинтересованные стороны в области авиации поддерживать ИКАО в этой деятельности.

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), 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.

24.23 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бангладеш (A42-WP/523), Боливией (Многонациональным Государством) (A42-WP/342), Китаем (A42-WP/193 и 624), Перу при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)³ (A42-WP/ 418), Саудовской Аравией (A42-WP/84 и A42-WP/221) и Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке государств – членов ЛАКГА⁴ (A42-WP/273 и A42-WP/352).

Выдача свидетельств и подготовка персонала

24.24 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/187, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, 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 КОСЕСНА⁵, 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.

³ Белиз, Боливия (Многонациональное государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

⁴ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

⁵ Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

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 авиадиспетчеров. Комиссия отметила, что пересмотр положений о подготовке персонала и выдаче свидетельств, а также инструктивного материала для такого персонала включен в программу работы Организации. Комиссия призвала проявлять осторожность в отношении 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 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 ⁶, 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

⁶ 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.

сведению призыв к внедрению гибких процессов сертификации и моделей контроля в режиме реального времени, осуществляемых на основе сотрудничества между регулируемыми органами, отраслью, научными организациями и организациями – разработчиками стандартов, 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 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 приняты к сведению информационные документы, представленные Сальвадором от имени государств – членов КОСЕСНА ⁷ (A42-WP/457), Индией (A42-WP/216 и A42-WP/534), ИФАЛДА (A42-WP/621), ИФАЛПА, МТФ и ИФАТКА (A42-WP/521) и Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (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

⁷ Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

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 региональных групп планирования и осуществления проектов (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 прямых маршрутов и Проект 30/10.

24.37 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/225, представленный Данией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов⁸, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)⁹ и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором подчеркивается потребность в более динамичном, экономически эффективном и адаптируемом подходе к предоставлению услуг по организации воздушного движения (ОрВД). Комиссия согласилась с необходимостью использования новой модели предоставления услуг по ОрВД и 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

⁸ 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.

⁹ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

второе издание документа *"Руководство по полетам и потокам движения: информация для совместного использования воздушного пространства (FF-ICE)"* (Дос 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 АКАО¹⁰, касающийся позиции арабских государств в отношении исследования по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аэронавигации. Комиссия напомнила, что эта программа призвана помочь государствам в оценке эффективности их аэронавигационной 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 аэронавигации, вновь заявила о необходимости программы для оказания поддержки государствам, по их просьбе, в области оценки эффективности и производительности их аэронавигационных 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 о письменных соглашениях о поиске и спасании. 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* (PMAMPIC) (Дос 9731). Комиссия согласилась с необходимостью рассмотрения данных, требуемых для оценки эффективного осуществления мер по координации между поисково-спасательными организациями.

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

¹⁰Алжир, 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.

слежения (ELT(DT)). Принимая во внимание потенциальную дополнительную нагрузку, которую может создать случайная активация ELT(DT), Комиссия настоятельно призвала 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 ЛАКГА¹¹, 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 (MAC). 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 ЛАКГА¹²; A42-WP/351, представленный Чили и поддержанный 18 государствами – членами ЛАКГА¹³; A42-WP/226, представленный Данией от имени ЕС и его государств-членов¹⁴, других государств – членов ЕКГА¹⁵ и ЕВРОКОНТРОЛЯ; и A42-WP/289, представленный Соединенными Штатами Америки.

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

¹¹ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

¹² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

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, Дос 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, представленные Китаем (A42-WP/159 Revision No.1, A42-WP/594 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 включить в SARPS положения, обеспечивающие качественное управление устойчиво производимым авиационным топливом (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* (Дос 9977) в настоящий момент пересматривается и обновляется. Комиссия, признавая необходимость пересмотра и обновления инструктивных материалов, выразила обеспокоенность по поводу разработки SARPS,

связанных с управлением качеством SAF, и в связи с этим согласилась передать содержание данного рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

24.50 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/227, представленный АФКГА от имени африканских государств¹⁶, в котором содержится призыв к усилению надзора и укреплению инструктивной и технической поддержки в области планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме. Комиссия отметила, что часть 7 "Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту" *Руководства по аэропортовым службам* (Дос 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 МАК, в котором содержится призыв к разработке стандартизированных 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, стандартизированной 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 государств¹⁷, 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.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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 аэронавигационной 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 признала необходимость 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 аэронавигационного 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, Парагвая, 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-членов¹⁸, других государств – членов ЕКГА¹⁹ 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 проблем, создаваемые для авиации участвовавшими случаями опасных метеорологических явлений (НМЕ).

24.61 Комиссия приняла к сведению 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, 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 (ТСАС). Комиссия, признав, что бразильским поставщиком метеорологических услуг были предприняты различные усилия, отметила, что потребуются тщательная оценка создания нового ТСАС для Южно-Атлантического региона с учетом научных и технологических рекомендаций ВМО и принимая во внимание, что тропический циклон может

¹⁸ 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.

¹⁹ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

вызвать значительные гуманитарные и социально-экономические последствия. В связи с этим Комиссия постановила, что ИКАО следует продолжить взаимодействие с ВМО по этому конкретному вопросу.

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 (GUFIR) для обеспечения глобальной интероперабельности, Комиссия согласилась с тем, что соответствующей экспертной группе следует проанализировать необходимость создания механизма распределения и использования GUFIR 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 аэронавигационной 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 ЛАКГА²⁰ (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,

²⁰ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

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.

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 беспокойство 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:

~~A41-7~~ A42-xx. 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 аэронавигации, 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 аэронавигации, 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 повысившийся 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, SEPT, 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 Аэронавигационной конференции (2003), рекомендацию 1/12 Двенадцатой Аэронавигационной

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* (Дос 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 регулируемыми 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;

3-5. *просит* Генерального секретаря привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

4-6. *порукает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, 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;

4-7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюцию A38-6/A41-7.

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 призвала государства, международные организации, доноров и соответствующие заинтересованные стороны поддерживать 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 призвала государства сообщать о случаях RFI GNSS, которые не удастся 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 Всемирным фондом безопасности полетов (FSF) и ИФАТКА, а также документ A42-WP/204, представленный Данией от имени ЕС и

его государств-членов²¹, других государств – членов²² ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, в соавторстве с Алжиром, Бахрейном, Джибути, Египтом, Иорданией, Ираком, Йеменом, Канадой, Катаром, Коморскими Островами, Кувейтом, Ливаном, Ливией, Мавританией, Марокко, Объединенными Арабскими Эмиратами, 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 стандартизированных 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 организациями, разрабатывающими стандарты, 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.

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 аэронавигационную 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 аэронавигационного 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. 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.

24.76 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

²¹ 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.

²² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

устойчивых сетей CNS для обеспечения непрерывности аэронавигационного обслуживания, а также важность укрепления региональной и межрегиональной координации по этому вопросу через группы PIRG.

24.77 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 аэронавигационных 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.

24.78 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.

24.79 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.

24.80 Комиссия отметила необходимость расширения возможностей мониторинга солнечной активности и ионосферных возмущений в зоне экватора и низких широт, что может существенно повлиять на точность и доступность GNSS. Комиссия также напомнила о ведущейся соответствующими группами экспертов работе по расширению возможностей мониторинга и прогнозирования космической погоды в глобальном масштабе.

24.81 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.

24.82 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 ~~A41-8~~A42-х. 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 41-й/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 ~~A35-15~~A41-8.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

[...]

ДОБАВЛЕНИЕ В

Гармонизация 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 позволят 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 робастность 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 ~~достаточных возможностей стабильно работающих~~ наземных систем CNS для выполнения безопасных полетов и дополнить интеграцию информации о местоположении, ~~скорости 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;

~~5-7.~~ *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.

~~6-8.~~ *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;

~~7-9.~~ *настоятельно призывает* государства воздерживаться от любых форм создания активных преднамеренных помех или использования имитационных радиопомех, затрагивающих гражданскую авиацию;

~~8-10.~~ *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;

9-11. *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.

24.83 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией документ A42-WP/210 и представленный Саудовской Аравией документ A42-WP/237, а также подтвердила важность принятия государствами комплексных стратегий по повышению устойчивости навигационных систем путем интеграции наземной инфраструктуры CNS.

24.84 Комиссия была проинформирована о текущих усилиях групп экспертов ИКАО по разработке новых положений, касающихся устойчивой навигационной эксплуатационной сети (NAV RON) и направленных на оптимизацию традиционной навигационной инфраструктуры и создание более устойчивых сетей. Такие усилия направлены на определение "достаточной сети NAV" и ее взаимосвязи с навигационной сетью с минимальными эксплуатационными характеристиками (NAV MON). Кроме того, по NAV RON будут в том числе разработаны положения, касающиеся усовершенствования аэронавигационных цифровых данных и карт, что позволит пилотам полноценно задействовать имеющуюся навигационную инфраструктуру, исходя из точного типа объектов и их охвата. Комиссия отметила, что для оказания государствам поддержки в планировании и внедрении новой концепции будут проводиться мероприятия по наращиванию потенциала, связанные с NAV RON.

24.85 Комиссия рассмотрела представленный Индией документ A42-WP/190 и представленный Аргентиной документ A42-WP/423, соавторами которого выступили Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка. В обоих документах подчеркивается необходимость проведения более целенаправленного изучения работы наземных систем функционального дополнения (GBAS), особенно в экваториальных и низкоширотных регионах, где уникальные ионосферные возмущения создают существенные проблемы для функционирования GNSS.

24.86 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 двухчастотных многочисленных спутниковых созвездий (DFMC) GNSS, что может повысить безопасность полетов авиации и устойчивость к влиянию космической погоды, например к возмущениям ионосферы.

24.87 Комиссия отметила необходимость расширения возможностей мониторинга солнечной активности и возмущений ионосферы в экваториальных и низкоширотных районах. Комиссия также напомнила о ведущейся соответствующими группами экспертов работе по

расширению возможностей мониторинга и прогнозирования космической погоды в глобальном масштабе.

Прочие вопросы, касающиеся CNS

24.88 Комиссия рассмотрела представленный АКГА от имени африканских государств²³ документ A42-WP/145, а также представленный Гондурасом от имени государств – членов КОСЕСНА²⁴ 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 C-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.

24.89 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.

24.90 Комиссия рассмотрела представленный Колумбией при поддержке государств-членов ЛАКГА²⁵ 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 решила, что содержание рабочего документа следует довести до сведения соответствующих групп экспертов для дальнейшего рассмотрения. Кроме того, она призвала

²³ 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.

²⁴ Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

²⁵ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

государства поддержать внедрение согласованных решений, обеспечивающие защиту информации ADS-B при сохранении эксплуатационных преимуществ этой технологии.

24.91 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

24.92 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией при поддержке 19 государств – членов ЛАКГА²⁶ 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 перспективной аэромобильности (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.

24.93 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 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 насущную необходимость разработки глобальных норм по ААМ. В связи с этим Комиссия согласилась передать эти рабочие документы соответствующим группам экспертов для

²⁶ 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.

дальнейшего рассмотрения. Кроме того, Комиссия настоятельно призвала 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.

24.94 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A42-WP/269 о расследовании происшествий и инцидентов, связанных с перспективной аэромобильностью, 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.

24.95 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.

24.96 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. 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* (Дос 7300) и, в частности, некоторые положения Приложений к ней создают препятствия для полетов БАС над открытым морем, не позволяя 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. 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 такого временного решения.

24.97 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Белизом от имени государств – членов КОСЕСНА²⁷ (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 ЛАКГА²⁸ (A42-WP/441), АКГА от имени ее государств-членов²⁹ (A42-WP/223), МАК (A42-WP/50), ИАТА (A42-WP/355) и ИККАИА (A42-WP/500).

Региональное сотрудничество и внедрение

24.98 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 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 поддерживать мероприятия и программы ИКАО в области регионального сотрудничества.

24.99 Комиссия рассмотрела представленный АКГА от имени африканских государств³⁰ 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

²⁷ Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

²⁸ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

²⁹ 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.

³⁰ 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.

как Система сотрудничества инспекционных органов стран Африки и Индийского океана (AFI-CIS), 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.

24.100 В свете состоявшегося обсуждения в целом Комиссия решила представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию Ассамблеи А40-6:

~~А40-6~~ А42-xx. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, ~~установление приоритетов и подпадающих~~ оценке целевых показателей

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 организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

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 ~~проверок и координированных ИКАО миссий по валидации (ICVM), проводимых~~ мероприятий по линии механизма непрерывного мониторинга в

рамках осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ); свидетельствуют о том, что некоторые государства-члены пока не смогли создать ~~удовлетворительную-устойчивые национальную систему~~ 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 Ассамблеей 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 ~~планы-действия~~ ~~страновые стратегии~~ ИКАО, разработанные в рамках Политики ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам ~~для отдельных государств-членов~~, служат основой для предоставления этим государствам во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой ~~помощи~~ 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 государства-члены отвечают за внедрение Стандартов ИКАО, при этом государства не могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании RSOO и RAIO определенных задач и функций на основе соответствующего правового документа, и что, 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, ~~обратив внимание на вопросы ответственности, управления, анализа затрат и выгод, а также на другие вопросы, поднятые на Конференции;~~

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, ~~определяющий~~ в целях создания общих правил и функций надзора, применимых ко всем участвующим 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,

признавая, что задача созданных региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) заключается в определении целей, приоритетов и показателей, а также в установлении поддающихся оценке целевых показателей для устранения в каждом регионе недостатков, связанных с безопасностью полетов, при обеспечении последовательности действий и координации усилий,

1. *порукает* Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов ~~внедрить всеобъемлющую программу оказания помощи~~ *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. *порукает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и *RAIO RASG*, а также ~~определение целей, приоритетов и показателей и установление поддающихся оценке целевых показателей для устранения SSC и связанных с безопасностью полетов недостатков;~~

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

4. *порукает* Совету ~~поддерживать внедрение и дальнейшую разработку~~ *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), ~~в отношении необходимых мер для укрепления, оценки и поддержания RSOO или RAIO, с тем чтобы они оказывали~~ 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 ~~соблюдение понимания~~ этими государствами своих обязательств и ответственности, предусмотренных Чикагской конвенцией;

5. *порукает* Совету ~~продолжить партнерство~~ *продолжать налаживать* новые и укреплять существующие партнерские отношения с государствами-членами, отраслью и другими партнерами ~~по обеспечению безопасности полетов~~ в целях координации и ~~оказания содействия~~ *облегчения* предоставления финансовой и технической помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам ~~по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов~~ и проведению расследований, включая RSOO и ~~RASG-RAIO~~, в целях ~~повышения уровня безопасности полетов и расширения возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов для наращивания их потенциала;~~

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

7. *порукает* Генеральному секретарю ~~продолжать улучшать координацию действий и сотрудничество между ИКАО, RASG, RSOO и другими организациями, осуществляющими связанную с обеспечением безопасности полетов деятельность, с тем чтобы сократить нагрузку на государства, вызванную повторяющимися проверками или инспекциями, и уменьшить дублирование мероприятий по мониторингу;~~

~~8-7.~~ *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;

~~9.~~ *настоятельно призывает* государства-члены ~~использовать программу разработки схем полетов, где таковая имеется, для реализации возможностей PBN и, кроме того, оказывать помощь (финансовую и прочую) для обеспечения непрерывности и устойчивости;~~

~~10-8.~~ *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;

~~11-10.~~ *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 безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов и проведению расследований, включая RSOO и RAIO, или оказывать им ощутимую поддержку;

14. *просит* Генерального секретаря Совета играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в урегулировании SSC путем разработки ~~планов действий~~

страновых стратегий ИКАО и/или конкретных проектных предложений и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов ~~оказания помощи~~ по поддержке внедрения;

15. *настоятельно 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;

~~15-16.~~ *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи ~~об общей реализации всеобъемлющей программы оказания помощи~~ 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;

~~16-19.~~ *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюцию ~~A39-14~~ ~~A40-6~~.

— — — — —