



A42-WP/657
TE/255
26/9/25

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 25 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

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

Сертификация и контроль

25.1 Комиссия обсудила представленный Казахстаном документ A42-WP/310 Revision No. 1 и отметила ценность применения систем менеджмента качества в авиации.

25.2 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/98, представленный Саудовской Аравией, в отношении необходимости разработки инструктивного материала по созданию системы сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). Комиссия напомнила, что в ходе 41-й сессии Ассамблеи ИКАО Техническая комиссия отметила сохраняющуюся актуальность рекомендации 3.5/3 "Сертификация поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)", принятой Тринадцатой Аэронавигационной конференцией (AN-Conf/13). Признавая, что работа в этой области еще не завершена из-за нехватки ресурсов, Комиссия предложила ИКАО изучить возможности выделения необходимых ресурсов для ускорения разработки инструктивного материала по эффективным системам сертификации и контроля ПАНО.

25.3 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/191, представленный Марокко, в котором освещены вопросы, связанные с расширением пассажирских перевозок на воздушных шарах и необходимостью разработки инструктивного материала по безопасности полетов и организации воздушного пространства в этой области. Комиссия напомнила о применимости Приложения 2 *"Правила полетов"* к полетам на воздушных шарах и в целом поддержала разработку такого инструктивного материала. Комиссия, отметив соответствующую текущую работу ИКАО, решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.4 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/168, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами и подготовленный при поддержке Межгосударственного авиационного комитета (МАК), о гармонизации практики надзора в отношении иностранных авиаперевозчиков. Признавая суверенитет государств, Комиссия в целом поддержала согласованную практику надзора. Комиссия решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.5 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/313, представленный Канадой, Соединенными Штатами Америки и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), в котором подчеркивается необходимость решения вопросов эффективности и надежности, касающихся поставщиков услуг связи (CSPS) и поставщиков спутниковых услуг (SSPS). Комиссия одобрила обновления соответствующих положений тома III *"Системы связи"* Приложения 10 *"Авиационная электросвязь"*, а также непрерывное усовершенствование *Руководства по связи и наблюдению, основанном на характеристиках (PBCS)* (Дос 9869), и рекомендовала ИКАО продолжать совершенствовать эти положения и инструктивные материалы. Комиссия далее призвала государства включить эти обновления в свою национальную нормативную базу в целях усиления контроля, обеспечения непрерывности обслуживания и повышения устойчивости систем спутниковой связи, необходимых для безопасного и эффективного обслуживания международного воздушного движения.

25.6 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/332, представленный Европейской организацией по оборудованию для гражданской авиации (EUROCAE) от лица RTCA Inc., Общества автомобильных инженеров (SAE International) и компании Aeronautical Radio Inc. (ARINC), в котором подчеркивается важность укрепления сотрудничества между ИКАО и организациями по разработке стандартов (ОРС) в целях повышения безопасности полетов, инноваций и экологичности. Признавая, что отраслевые стандарты являются важным дополнением к положениям ИКАО, Комиссия поддержала долгосрочную практику интеграции этих стандартов в систему стандартизации ИКАО посредством приведения ссылок, насколько это практически осуществимо и при условии проверки для обеспечения соответствия назначению. Комиссия призвала к более плотному взаимодействию с ОРС, с тем чтобы содействовать эффективному выявлению и интеграции появляющихся технологий и инноваций, критически важных для безопасности, с помощью целостного подхода, основанного на показателях эффективности. Комиссия подчеркнула необходимость упрочить роль Круглого стола ИКАО по стандартам (SRT) в качестве основной площадки для согласования деятельности ИКАО и ОРС, чтобы сократить дублирование и ускорить разработку высококачественных стандартов.

25.7 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Боливией (A42-WP/364), Китаем (A42-WP/593 и A42-WP/599), Доминиканской Республикой (A42-WP/530), Малайзией (A42-WP/632), Рабочей группой по авиации (A42-WP/506) и Ассоциацией авиационного обслуживания (A42-WP/545 и A42-WP/550).

Поддержка внедрения

25.8 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/61, представленный Катаром, о политике и инструктивном материале по вопросу об авиационных исключениях. Комиссия поддержала разработку четкого и централизованного инструктивного материала, посвященного уведомлению о различиях и выдаче исключений. Было также предложено включить вопросы, рассматриваемые в документе, в *Руководство по уведомлению о различиях и их публикации* (Doc 10055).

25.9 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/66, представленный Южной Африкой, в котором изучался вопрос об объединении материалов, относящихся к разработке схем полетов. Хотя Комиссия не согласилась с созданием нового Приложения, было поддержано рассмотрение других средств реализации цели документа, например перекрестных ссылок на соответствующие положения в разных документах. Кроме того, Комиссия решила передать материалы Совету для дальнейшего изучения с учетом существующих приоритетов финансирования из бюджета на 2026–2028 годы и наличия внебюджетных взносов.

25.10 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/333 Revision No. 1, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке МАК, в отношении дат начала применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Комиссия поддержала реалистичные сроки начала применения SARPS, гарантирующие достаточное время для их внедрения и их осуществимость до принятия, а также предотвращающие любые излишние задержки в реализации мер по повышению безопасности полетов.

25.11 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/473 Revision No. 1, представленный Боливией, в отношении временных эксплуатационных спецификаций. Комиссия подтвердила, что существующие SARPS вместе с вспомогательным инструктивным материалом позволяют

использовать временные ограничения в рамках эксплуатационных спецификаций, и отметила, что для решения поднятых вопросов может быть целесообразно принятие мер на региональном уровне.

25.12 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/177, представленный Сингапуром и подготовленный в соавторстве с Доминиканской Республикой, Новой Зеландией, Филиппинами и Таиландом, об углублении понимания SARPS для их эффективного внедрения. Комиссия признала потенциал способов взаимодействия, таких как вебинары и телевидение ИКАО, в качестве дополнения к существующим письмам государствам и инструктивному материалу, а также для содействия сохранению знаний, укрепления институционального опыта и лучшего согласования национальных правил с SARPS ИКАО.

25.13 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/88, представленный Саудовской Аравией при поддержке Международной программы КОСПАС-САРСАТ, в котором был приведен обзор Всемирного дня поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ. Комиссия отметила существующий прецедент, в соответствии с которым ИКАО признает памятные дни, такие как всемирный день пилота или международный день диспетчера управления воздушным движением. Комиссия также отметила потенциальные последствия для ресурсов, если бы этот подход был пересмотрен. Учитывая то, что празднование Всемирного дня поиска и спасания (SAR) не включено в существующие приоритеты, финансируемые из бюджета на 2026–2028 годы, Комиссия рекомендовала ИКАО сохранить существующую практику и призвала все заинтересованные стороны признать Всемирный день SAR.

25.14 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/478, представленный Колумбией при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)¹, о необходимости создания нормативной базы для использования очков ночного видения. Комиссия поддержала предложение и решила передать предложение о мерах Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых за счет бюджета на 2026–2028 годы и внебюджетных взносов.

25.15 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Аргентиной (A42-WP/569 и A42-WP/582), Китаем (A42-WP/230, A42-WP/593, A42-WP/600, A42-WP/601), Боливией (Многонациональным Государством) (A42-WP/394), Индией (A42-WP/528), Ираном (Исламской Республикой) (A42-WP/292), Малайзией (A42-WP/612 Revision No. 1), Объединенными Арабскими Эмиратами (A42-WP/91) и Соединенными Штатами Америки (A42-WP/631).

Выдача свидетельств и профессиональная подготовка в сфере авиации

25.16 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/81, представленный Ганой, в котором Ассамблее было предложено признать важнейшую роль персонала по электронным средствам обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) в системе безопасности полетов и разработать положения о профессиональной подготовке для Приложения 10. Кроме того, Комиссия рассмотрела документ A42-WP/317, представленный Казахстаном, в котором предлагается разработать положения о подготовке кадров и выдаче свидетельств ATSEP для Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, а также документ A42-WP/353, представленный

¹ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА), в котором предлагается включить учебные темы по искусственному интеллекту (ИИ) и кибербезопасности в инструктивные материалы, относящиеся к ATSEP. Комиссия подчеркнула жизненно важную роль, которую специалисты ATSEP играют в системе безопасности полетов. Кроме того, она признала важность учета угроз ИИ и кибербезопасности и отметила, что эти вопросы следует рассматривать с использованием подхода, основанного на оценке рисков и характеристиках, и что использование ИИ в авиации может быть преждевременным. Комиссия также обсудила вопрос о целесообразности разработки положений о профессиональной подготовке и выдаче свидетельств. Ссылаясь на обсуждения, состоявшиеся на предыдущих сессиях Ассамблеи ИКАО, и принимая во внимание результаты обсуждения вышеупомянутых документов, Комиссия решила передать рабочие документы соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.17 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/179, представленный Соединенными Штатами Америки при поддержке Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), в котором рекомендована дальнейшая разработка положений и инструктивных материалов по подготовке, основанной на компетенциях, и оценке пилотов (СВТА) для поддержки внедрения стандартизированной подготовки пилотов СВТА и надзора за ней в государствах-членах. Комиссия отметила глобальную динамику во внедрении СВТА с использованием существующих компетентностных рамок для пилотов, а также текущую работу Организации и решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.18 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/296, представленный КАНСО, в котором было рекомендовано разработать подход с использованием прогрессивного лицензирования диспетчеров управления воздушным движением. Комиссия выразила поддержку, отметив, что это может повысить успешность подготовки учащихся и решить проблемы нехватки ресурсов, и решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.19 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/301, представленный Казахстаном при поддержке Международного совета аэропортов (МСА), в котором подчеркивается необходимость наличия нормативной базы ИКАО для установления требований к подготовке инспекторов аэродромов и наземных средств (AGA) и предоставления инструктивного материала по их выполнению. Комиссия решила передать предложение Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых за счет бюджета на 2026–2028 годы, и внебюджетных взносов.

25.20 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/316, представленный Казахстаном, в котором рекомендовано разработать инструктивный материал, посвященный использованию имитационного обучения, а также виртуальной и дополненной реальности для подготовки сотрудников авиации, не являющихся членами летных экипажей, и выдачи им свидетельств. Комиссия отметила, что данный вопрос в настоящее время входит в программу работы Организации и решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.21 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/474, представленный Доминиканской Республикой, в котором рекомендуется включить учебные темы по ИИ и профессиональному управлению проектами в программу подготовки авиационных специалистов. Комиссия решила передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

25.22 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Японией (A42-WP/544), Турцией (A42-WP/630), Соединенными Штатами Америки (A42-WP/620) и ИФАТСЕА (A42-WP/444).

Летная годность

25.23 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/280, представленный Всемирным фондом безопасности полетов (FSF) совместно с Сингапуром и Соединенным Королевством, в котором представлены результаты исследования анализа потребностей в области летной годности. В документе освещаются риски безопасности полетов из-за отказа компонентов системы воздушного судна, кроме силовой установки (SCF-NP), и из-за отказа компонентов системы воздушного судна, связанных с силовой установкой (SCF-PP), а также нормативные пробелы в сфере контроля и недостаточное использование Информационно-аналитической системы мониторинга летной годности ВС ИКАО (AIN). Комиссия признала повышенные риски в связи с SCF-NP и SCF-PP во всем мире, поддержала рекомендации и постановила передать предлагаемые меры на рассмотрение Совета, принимая во внимание существующие приоритеты, финансируемые из бюджета на 2026–2028 годы, и наличие внебюджетных взносов.

25.24 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/123, представленный Соединенными Штатами Америки при поддержке Сингапура и ФСПО, и признала важность обеспечения точности контактной информации, приведенной в базах данных ИКАО. Комиссия согласилась с тем, что Ассамблее следует поручить Совету обеспечить регулярное обновление циркуляра *"Поддержание летной годности воздушных судов, находящихся в эксплуатации"* (Cir 95) и *Справочника национальных управлений гражданской авиации* (Doc 7604), а также призвать государства активно использовать Информационно-аналитическую систему мониторинга летной годности (AIN) и Doc 7604 для поддержания своевременного и надежного глобального обмена информацией.

25.25 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/211, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств², в котором содержится настоятельный призыв в адрес ИКАО, государств и заинтересованных сторон уделить первоочередное внимание разработке нормативной базы, инфраструктуры, наращиванию потенциала и научным исследованиям в поддержку устойчивой организации действий по окончании срока службы воздушных судов, включая демонтаж, переработку и безопасное повторное использование деталей в соответствии с международными стандартами. Комиссия приняла к сведению ведущуюся работу, связанную с прослеживаемостью авиационных деталей, и приняла решение передать содержание рабочего документа соответствующим группам экспертов

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, 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, Южный Судан.

для дальнейшего рассмотрения. Комиссия также подчеркнула необходимость продолжать работу с существующими механизмами ИКАО.

25.26 Комиссия рассмотрела документ A42-WP/74, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), ИФАЛПА и Международным советом деловой авиации (МСДА) совместно с Королевским авиационным обществом (RAeS), о проблеме замены галонов. Комиссия поддержала необходимость оценки доступности мировых запасов галонов, подчеркнув важность дальнейшего исследования альтернатив, и отложила принятие решений на период после A42 исходя из фактических данных и оценок запасов.

25.27 Комиссия приняла к сведению информационные документы, представленные Китаем (A42-WP/588 Revision No. 1), ИККАИА (A42-WP/395) и Казахстаном (A42-WP/493).

25.28 В свете проведенной дискуссии Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию, заменяющую резолюцию A39-13 Ассамблеи:

Резолюция 42/xx. Замена галонов

Ассамблея,

признавая важное значение систем пожаротушения воздушных судов для обеспечения безопасности полетов,

признавая, что галогенизированные углеводороды (галоны) являются основным огнегасящим составом, используемым в системах пожаротушения гражданских воздушных судов в течение более 50 лет,

принимая во внимание, что в соответствии с международной договоренностью галоны более не производятся, потому что их выброс способствует истощению озонового слоя и изменению климата,

признавая, что необходимо провести большую работу, поскольку существующие запасы галонов сокращаются и являются небезопасными, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонам для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,

признавая, что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает стандарты минимальных характеристик для каждого вида применения галонов,

признавая, что по каждому виду применения галонов существуют жесткие авиационные требования, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет применить заменители,

признавая, что в авиастроительной отрасли созданы механизмы привлечения заинтересованных сторон к разработке общих решений проблемы замены галонов в системах пожаротушения грузовых отсеков в реальные сроки,

признавая, что производство галонов запрещено на основании международной договоренности и что теперь галоны получают исключительно за счет восстановления, регенерации и переработки имеющихся запасов, вследствие чего переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок отрасли гражданской авиации загрязненных галонов,

признавая, что любая стратегия должна зависеть от альтернатив галонам, не создающих неприемлемого риска для окружающей среды или здоровья людей в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *настоятельно призывает* государства и их авиационную отрасль ускорить разработку и внедрение приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем и систем пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов;

2. *настоятельно призывает* государства определять и контролировать свои запасы и качество галонов;

3. *рекомендует* ИКАО продолжать сотрудничество с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожара и секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу об альтернативах галонам для гражданской авиации;

4. *рекомендует* государствам сотрудничать с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;

5. *рекомендует* государствам поддерживать меры по сведению к минимуму излишней эмиссии галонов при отсутствии пожара, угрожающего безопасности полетов, и обеспечить более эффективное управление имеющимися запасами галонов и их сохранение;

6. *рекомендует* государствам при поддержке ИКАО установить взаимодействие с секретариатом по озону Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и консультативным органом Монреальского протокола – Группой по техническому обзору и экономической оценке и ее Комитетом по техническим вариантам замены для пожаротушения для оценки мировых запасов галонов и поддержки устойчивого управления существующими банками галонов, включая использование заявки на предоставление исключений согласно Монреальскому протоколу в отношении применения галонов в системах пожаротушения грузовых отсеков в целях обеспечения безопасности полетов;

7. *порукает* Совету в координации с отраслью и с учетом оценки доступности мировых запасов галонов разработать предложение по пересмотренной устойчивой дате прекращения использования галонов в соответствии с Приложением 8 "*Летная годность воздушных судов*" для заявок на сертификацию типа для новых воздушных судов. Это предложение должно быть основано на комплексных данных, включая доступность галонов и ход разработки альтернативного решения, а также учитывать факторы безопасности;

68. *порушает* Совету санкционировать замену галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов, заявка на сертификацию типа которых будет подана после установленной даты в 2024 году;

79. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A38-9~~ A39-13.

— КОНЕЦ —