



A41-WP/653  
P/49  
4/10/22

## **АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ**

### **ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 31 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 31 повестки дня утвержден  
Технической комиссией. Резолюции 31/1 и 31/2 рекомендуются к  
принятию пленарным заседанием

*Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить  
в соответствующий раздел папки доклада.*

**Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации****Процесс стандартизации**

31.1 Комиссия рассмотрела представленный Советом документ A41-WP/58, содержащий информацию о прогрессе, достигнутом в рамках реализации Комплексного проекта в области связи, навигации, наблюдения и спектра (ICNSS). Отметив тот факт, что конечной целью проекта ICNSS является подготовка комплекса рекомендаций для их одобрения следующей сессией Ассамблеи, Комиссия выразила удовлетворение в связи с предпринимаемыми усилиями и призвала государства, международные организации и другие заинтересованные стороны оказывать поддержку дальнейшей разработке и осуществлению среднесрочной и долгосрочной дорожной карты развития ICNSS и новой оптимизированной системы связи, навигации, наблюдения (CNS) и стандартизации частотного спектра.

*Процесс разработки стандартов и Комплексный проект в области связи, навигации, наблюдения и спектра (ICNSS)*

31.2 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/84, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международным советом аэропортов (МСА), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), соавторами которого выступили Бразилия и Фонд безопасности полетов (ФБП). Комиссия поддержала рабочий документ, в котором внимание обращается на важность наличия механизма и участия отрасли в обеспечении того, чтобы предполагаемые дорожные карты реализации ICNSS и концепции рассматривались в рамках всей деятельности ИКАО.

31.3 Комиссия рассмотрела представленный Новой Зеландией документ A41-WP/107, в котором подчеркивается эффективность разработки и применения правил, основанных на характеристиках, учитывающих быстро меняющиеся технологические новшества в авиационном секторе. Комиссия выразила поддержку этому документу и напомнила об осуществляемой настоящее время в ИКАО деятельности по разработке и внедрению основанных на характеристиках Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Признавая тот факт, что реализация основанной на характеристиках нормативной базы требует рассмотрения ряда критических элементов, Комиссия призвала ИКАО продолжать свою деятельность по разработке основанных на характеристиках SARPS и инструктивного материала, призванного оказать содействие их внедрению в поддержку инновационных и перспективных технологий.

31.4 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/108, представленный Бангладеш и содержащий информацию о проблемах, с которыми сталкиваются государства при включении сложных SARPS и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) в свои национальные правила. Комиссия согласилась с выводами, изложенными в этом документе, согласно которым государствам и заинтересованным отраслевым организациям рекомендуется усилить координацию и расширить сотрудничество в целях оказания поддержки продолжению разработки и реализации своих текущих комплексных проектов в области систем CNS/ATM и настоятельно рекомендовала

ИКАО продолжить и завершить разработку новой упорядоченной основы для стандартизации систем CNS и частотного спектра.

31.5 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией документ A41-WP/233, поддержанный государствами – членами<sup>1</sup> Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), соавтором которого выступила ИККАИА, в котором кратко изложены общие принципы руководства деятельностью в области регулирования, направленные на совершенствование практики регулирования в органах ИКАО при разработке SARPS и другого инструктивного материала. Комиссия поддержала содержание данного документа, в котором подчеркивается, что процесс разработки Стандартов должен продолжать развиваться и совершенствоваться, чтобы соответствовать передовой мировой практике с учетом структурированного, устойчивого и систематического процесса совершенствования нормативного управления.

31.6 Комиссия отметила, что документы A41-WP/58, A41-WP/84, A41-WP/107, A41-WP/108 и A41-WP/233 посвящены общей теме оптимизации и совершенствования текущего процесса разработки Стандартов, которая также рассматривается в рамках пункта 23 повестки дня. Отметив важность проведения консультаций с государствами-членами, Комиссия согласилась с тем, что усилия по оптимизации процесса разработки Стандартов, а также по внедрению стандартов, основанных на характеристиках, должны быть продолжены.

31.7 Комиссия согласилась довести содержание документов A41-WP/84, A41-WP/107, A41-WP/108 и A41-WP/233 до сведения соответствующих групп экспертов, занимающихся этими вопросами. Кроме того, Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжать свои усилия по разработке и завершению подготовки новой упорядоченной основы для стандартизации систем CNS и частотного спектра с учетом перспектив, рассмотренных в ходе обсуждения, включая важность обеспечения транспарентности и проведения консультаций с государствами-членами.

#### *SARPS, PANS и инструктивный материал*

31.8 Комиссия рассмотрела представленный Южной Африкой документ A41-WP/239, касающийся выполнения Статьи 33 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, Doc 7300), к котором было отмечено, что данный вопрос входит в сферу действия существующей программы работы ИКАО. Приняв к сведению замечания, высказанные в ходе обсуждения в отношении документа A41-WP/239, Комиссия решила, что содержание данного рабочего документа следует передать соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

31.9 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/364, представленный Аргентиной и поддержанный 19 государствами – членами<sup>2</sup> ЛАКГА, в котором содержится предложение о включении положений, касающихся плана действий по обеспечению воздушного движения в чрезвычайных ситуациях, в дополнение 2 документа *"Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией"* (PANS-AIM) (Doc 10066). Комиссия согласилась передать документ A41-WP/364 на рассмотрение соответствующей группе экспертов.

31.10 Комиссия рассмотрела представленный Китаем документ A41-WP/235, посвященный необходимости разработки стандартов определения турбулентности в полете для различных типов воздушных судов. Комиссия напомнила о том, что стандарт на уровень интенсивности

турбулентности в полете был недавно обновлен и включен в Приложение 3 "*Метеорологическое обеспечение международной авионавигации*", и согласилась передать документ A41-WP/235 соответствующей группе экспертов для дальнейшего рассмотрения.

31.11 Комиссия рассмотрела представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) документ A41-WP/418, посвященный деятельности этого государства по внедрению модели ИКАО для обмена метеорологической информацией (IWXXM), а также содержащий предложение об оказании другим государствам поддержки в преобразовании регулярных метеорологических сводок по аэродрому (METAR) и прогнозов по аэродрому (TAF) из традиционного формата буквенно-цифрового кода (TAC) в формат, основанный на XML (IWXXM). Комиссия согласилась передать документ A41-WP/418 соответствующей группе экспертов для дальнейшего рассмотрения.

31.12 Комиссия рассмотрела представленный Российской Федерацией документ A41-WP/319, посвященный разработке SARPS, касающихся требований к контролю качества топлива, используемого различными типами воздушных судов. Комиссия отметила, что обсуждение этого вопроса является сложным и связано с участием многочисленных заинтересованных сторон, использующих различные эксплуатационные требования. В этой связи Комиссия решила передать содержание документа A41-WP/319 соответствующим группам экспертов для определения потребностей и масштабов подлежащей выполнению деятельности до ее включения в программу работы ИКАО.

31.13 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/190, представленный Республикой Корея и посвященный внесению поправок, касающихся внедрения усовершенствованных систем управления наземным движением и контроля за ним уровня 5 (A-SMGCS), в том I "*Проектирование и эксплуатация аэродромов*" Приложения 14 "*Аэродромы*" и в *Руководство по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS) (Doc 9830)*. Комиссия приняла к сведению информацию о деятельности, осуществляемой ИКАО в этой области, и согласилась передать эти предложения соответствующим группам экспертов для дальнейшего изучения.

31.14 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A41-WP/159, в котором подчеркивалась необходимость разработки инструктивных материалов по организации эвакуации пассажиров в аэропортах. Комиссия приняла к сведению информацию о деятельности, осуществляемой ИКАО в этой области, и согласилась передать содержание документа A41-WP/159 соответствующей группе экспертов для дальнейшего изучения.

31.15 Комиссия рассмотрела представленный Бангладеш документ A41-WP/170, посвященный трудностям, с которыми сталкиваются различные государства при осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов в различных областях авионавигационного обслуживания (ANS). В этом документе ИКАО предлагается рассмотреть вопрос о предоставлении инструктивного материала по организации регулятивного надзора в отношении ANS и сертификации поставщиков ANS. Отметив актуальность рекомендации 3.5/3 "*Сертификация ПАНО*" Тринадцатой Авионавигационной конференции (AN-Conf/13), Комиссия согласилась передать содержание документа A41-WP/170 соответствующей группе экспертов.

31.16 Комиссия рассмотрела представленный ИККАИА документ A41-WP/127, в котором содержится сводная информация об использовании энергии спутной струи. Комиссия отметила возможность экономии топлива и последующего сокращения объемов эмиссии в тех случаях, когда полеты выполняются с использованием энергии спутной струи, и согласилась с тем, что предложение о разработке положений, необходимых для выполнения таких полетов, будет передано Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых из бюджета на 2023–2025 годы, и наличия внебюджетных ресурсов.

31.17 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A41-WP/197, в котором рассматривается вопрос об интерпретации стандартов, Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", касающихся требований в отношении запаса высоты над местностью. Комиссия согласилась с тем, что обзор указанных положений будет полезным и что этот вопрос следует передать Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых из бюджета на 2023–2025 годы, и наличия внебюджетных ресурсов.

31.18 Комиссия рассмотрела документ WP/184, представленный Бразилией, в котором содержалась просьба о разработке инструктивного материала для уточнения границ между обязательной информацией о поддержании летной годности (МСАИ) и другими публикациями производителей. Комиссия признала полезность общего понимания того, что следует понимать под информацией МСАИ в соответствии с Приложением 8 "*Летная годность воздушных судов*", и согласилась передать рекомендации на рассмотрение соответствующей группе экспертов.

31.19 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/91, представленный ИККАИА и поддержанный ИФАЛПА, касающийся многостороннего признания сертификации противопожарных воздушных судов, но не достигла консенсуса относительно необходимости разработки положений о сертификации таких воздушных судов на основе предполагаемого их использования. Поэтому Комиссия согласилась с тем, что этот вопрос следует передать Совету для дополнительного рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2023–2025 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

31.20 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/96, представленный ИККАИА и поддержанный ИФАЛПА, в котором обращается внимание на риски, связанные с использованием в противопожарных системах воздушных судов других веществ вместо галонов, подпадающих под действие предлагаемого регламента ЕСНА (Европейского агентства по химикатам), касающегося пер- и полифторалкильных веществ (PFAS). Комиссия отметила необходимость обеспечения наличия вариантов технологии замены галонов, используемых в качестве огнегасящих агентов в бортовых противопожарных системах, посредством рассмотрения вопроса об освобождениях технологий замены галонов от действия установленных правил. Комиссия также отметила необходимость того, чтобы государства и отрасль вносили свой вклад в работу различных директивных органов для обеспечения учета их потребностей.

31.21 Комиссия рассмотрела представленный Китаем документ A41-WP/161, касающийся осуществляемой во всем мире деятельности по разборке воздушных судов, и согласования политики управления такой деятельностью. Комиссия подчеркнула, что демонтаж, утилизация и повторное использование частей и материалов с непригодных к полетам воздушных судов может не соответствовать намерениям Приложения 8. Была отмечена необходимость проведения четкого различия между воздушным судном, разобранным на части с целью повторного использования его

компонентов и их включения в цепочку поставок воздушных судов, и повторным использованием сырьевых материалов со снятых с эксплуатации воздушных судов вследствие их воздействия на безопасность полетов и окружающую среду. Комиссия согласилась передать рекомендации на рассмотрение соответствующей группе экспертов.

31.22 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/147, представленный Китаем, соавтором которого выступил Сингапур, в котором содержится предложение о разработке ИКАО соответствующих требований к поддержанию летной годности воздушных судов с электродвигателями. Комиссия приняла к сведению информацию об осуществляемой ИКАО деятельности в этой области и признала, что соответствующие группы экспертов в настоящее время занимаются решением этих задач. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжать свою работу в этой области.

*Устойчивость систем связи, навигации и наблюдения (CNS) и смягчение воздействия помех на работу глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS)*

31.23 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/97, представленный Чехией от имени государств – членов<sup>3</sup> Европейского союза, других государств – членов<sup>4</sup> Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), государств – членов<sup>5</sup> Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), соавторами которого выступили Бразилия, Новая Зеландия, Сингапур и Соединенные Штаты Америки, в котором представлена информация о растущем числе случаев радиочастотных помех (RFI) работе GNSS, несмотря на меры, согласованные на 40-й сессии Ассамблеи и подтвержденные в письме государствам AN 7/5-20/89. Соответственно, в документе содержится призыв к принятию дополнительных мер по смягчению воздействия помех на работу GNSS и повышению устойчивости системы CNS.

31.24 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A41-WP/196, в котором была вновь выражена серьезная обеспокоенность в связи с продолжающимися случаями создания вредных помех работе GNSS, и предложила Ассамблее настоятельно призвать государства разработать и реализовать меры, как это предлагается в *Руководстве по глобальной спутниковой навигационной системе (GNSS) (Doc 9849)* в целях регулирования и уменьшения воздействия таких аномалий.

31.25 Комиссия рассмотрела представленный Японией документ A41-WP/198, содержащий информацию о деятельности Японии, направленной на уменьшение уязвимости GNSS. В документе также подчеркивается важность мониторинга и отчетности относительно влияния RFI на работу GNSS, а также необходимость поддержки деятельности ИКАО по разработке альтернативной стратегии определения местоположения и синхронизации (APTN) для поддержания в максимально возможной степени аэронавигационного обслуживания в случае прекращения передачи сигналов GNSS.

31.26 Комиссия отметила общую цель повышения устойчивости систем CNS и уменьшения вредных помех работе GNSS, изложенную в документах A41-WP/97, A41-WP/196 и A41-WP/198. В этой связи Комиссия поддержала предлагаемое новое добавление к резолюции A35-15 Ассамблеи "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/АТМ)", содержащееся в документе А41-WP/97, и согласилась представить для принятия Пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию А35-15 Ассамблеи:

**Резолюция 31/1. 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/АТМ)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики и практики ИКАО в области систем CNS/АТМ 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/АТМ по состоянию на день закрытия 3541-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/АТМ;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-15/А35-15.

**ДОБАВЛЕНИЕ А  
Общая политика**

[...]

**ДОБАВЛЕНИЕ В  
Гармонизация внедрения систем CNS/АТМ ИКАО**

[...]

**ДОБАВЛЕНИЕ С  
Обеспечение устойчивости работы систем CNS/АТМ ИКАО  
и предоставляемого ими обслуживания**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что системы CNS/АТМ постоянно совершенствуются и что наряду с этим происходит эволюция связанных с CNS 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 наземных систем CNS для выполнения безопасных полетов и дополнить интеграцию информации о местоположении, скорости и времени на уровне летательного аппарата независимой информацией наблюдения;

4. *предлагает* ИКАО разработать принципы высокого уровня в отношении порядка интеграции наземных, космических и бортовых систем и возможностей CNS для получения более устойчивого обслуживания по определению местоположения и синхронизации;

5. *настоятельно призывает* государства применять необходимые меры для избежания коммерциализации/распространения 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. *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. *настоятельно призывает* государства воздерживаться от любых форм создания активных преднамеренных помех или использования имитационных радиопомех, затрагивающих гражданскую авиацию;

8. *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; и

9. *настоятельно призывает* государства и эксплуатантов при оценке рисков помех, связанных с зонами конфликтов, учитывать, что использование спутниковых систем CNS потенциально может потенциально затрагиваться за пределами этих зон.

31.27 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/162, представленный Саудовской Аравией, соавтором которого выступили Бахрейн, Катар, Кувейт, Оман и Объединенные Арабские Эмираты, в котором подчеркивается важность ведущей роли ИКАО в разработке новых положений, направленных на уменьшение угрозы для безопасности полетов и авиационной безопасности, рисков и угроз, связанных с общедоступностью и совместным использованием в интернете связанной с производством полетов информации системы автоматического зависящего наблюдения в режиме радиовещания (ADS-B). Отметив необходимость тщательного рассмотрения положительных и отрицательных аспектов общедоступности обеспечиваемой ADS-B информации

о местоположении, включая безопасность полетов, авиационную безопасность, характеристики и экономическую эффективность, Комиссия согласилась передать это предложение соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения и оценки

31.28 Комиссия рассмотрела документы A41-WP/353 и A41-WP/400, представленные Аргентиной при поддержке 20 государств – членом<sup>6</sup> ЛАКГА. В обоих документах отмечалась необходимость совершенствования описаний порядка испытаний обзорных радиолокаторов, систем ADS-B и мультilaterации, содержащихся в добавлениях тому III *"Испытание обзорных радиолокационных систем"* Руководства по испытаниям радионавигационных средств (Doc 8071) и в *Руководстве по авиационному наблюдению* (Doc 9924). Комиссия решила передать эти предложения соответствующим группам экспертов.

31.29 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A41-WP/214 и документ A41-WP/229, представленный Бразилией и поддержанный государствами – членами ЛАКГА<sup>1</sup>, в которых была подчеркнута необходимость согласованного международного подхода к регулированию легких спортивных воздушных судов. В рабочем документе A41-WP/229 также подчеркивается необходимость оценки альтернативных стратегий нормирования производства (таких как использование отраслевых консенсусных стандартов и описания моделей). Последовательный подход к выдаче сертификатов летной годности (или применение соответствующих стандартов летной годности) и к выдаче свидетельств пилотам позволит уменьшить количество ограничений, которые в настоящее время сказываются на развитии этого сектора, и упростить эксплуатацию этой категории воздушных судов на международных рейсах. Комиссия отметила, что в Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"* имеются сертификационные стандарты, а инструктивный материал содержится в *Руководстве по летной годности* (Doc 9760), которое может быть дополнительно пересмотрено с целью обеспечить включение положений, касающихся санкционирования использования и признания сертификатов летной годности воздушных судов, относящихся к категории легких спортивных. Было также отмечено, что в настоящее время осуществляется деятельность, связанная с выдачей свидетельств пилотам. В этой связи Комиссия согласилась передать содержание документов A41-WP/214 и A41-WP/229 соответствующим группам экспертов.

31.30 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/458, представленный Аргентиной и поддержанный 18 государствами – членами<sup>7</sup> ЛАКГА, в котором предлагается внести поправки, касающиеся увеличения стартовой зоны взлетно-посадочной полосы в том I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"*. Комиссия отметила, что эта задача была одобрена Аэронавигационной комиссией и что деятельность в этой области осуществляется. Комиссия рассмотрела представленный Уругваем документ A41-WP/285, соавторами которого выступили Аргентина, Бразилия, Боливия, Чили, Колумбия, Доминиканская Республика, Эквадор, Сальвадор, Гватемала, Гайана, Панама, Парагвай, Перу и Венесуэла (Боливарианская Республика), в котором описаны трудности и препятствия на пути реализации процессов, предусмотренных дорожной картой перехода от использования службы аэронавигационной информацией (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (АИМ), и приводится информация о задержке интеграции аэронавигационной информации в более широкий подход к управлению аэронавигационной информацией. Комиссия подчеркнула важность этого вопроса и вновь заявила о своей неизменной поддержке перехода к управлению цифровой информацией в целях обеспечения функционирования ОрВД в глобальном масштабе.

31.31 Комиссия рассмотрела представленный Ираном (Исламской Республикой) документ A41-WP/123, в котором содержится предложение о разработке стандартной фразы для диспетчеров управления воздушным движением, в целях предупреждения пилотов в тех случаях, когда имеются сомнения относительно захода воздушного судна на посадку или когда не исключена возможность выполнения "захода на посадку в неустановившемся режиме". Отмечая высказанные опасения, которые ставят под сомнение целесообразность продвижения этой разработки, Комиссия согласилась передать содержание документа A41-WP/123 соответствующим группам экспертов для проведения оценки.

31.32 Комиссия рассмотрела представленный Индонезией документ A41-WP/250, касающийся проблем, с которыми сталкиваются государства, использующие английский язык в качестве второго языка, в понимании пятибуквенных кодов имен (5LNC) радиотелефонной фонетики. Комиссия призвала государства учитывать языковые различия в различных частях мира в целях повышения безопасности полетов. Комиссия согласилась передать содержание документа A41-WP/250 на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

31.33 Приняты к сведению информационные документы, представленные Бразилией (A41-WP/276, A41-WP/294), Канадой (A41-WP/567), Китаем (A41-WP/482, A41-WP/492), Новой Зеландией (A41-WP/576), Соединенными Штатами Америки (A41-WP/507, A41-WP/550, A41-WP/556, A41-WP/573), АКГА5 (A41-WP/298, A41-WP/304), Европейской организацией по оборудованию для гражданской авиации (ЕВРОКАЕ) от имени корпорации "Аэронавигал радио инкорпоратед" (АРИНК), RTCA и Международного общества инженеров самодвижущегося транспорта (САЕ) (A41-WP/560), Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) (A41-WP/89) и ИККАИА, соавтором которого выступила Бразилия (A41-WP/320).

### **Новые участники воздушного движения и аэромобильность в сложных условиях**

31.34 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/245, представленный Соединенными Штатами Америки, соавторами которого выступили Япония, Республика Корея, Сингапур, Таиланд и Фонд безопасности полетов (ФБП), и документ A41-WP/160, представленный Японией, соавтором которого выступили Соединенные Штаты Америки, в которых говорится о необходимости создания соответствующей группы экспертов для разработки общего видения и реализации концепции аэромобильности в сложных условиях (ААМ) и рассмотрения вопроса о разработке положений и/или инструктивного материала, касающихся электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (eVTOL). Комиссия признала, что быстро развивающаяся экосистема ААМ представляет собой совокупность новых и перспективных технологий, применяемых в авиационной экосистеме. Комиссия признала важность национальных и региональных изменений в области регулирования, связанных с ААМ и eVTOL, и их потенциальные дополнительные возможности для разработки будущих глобальных положений и инструктивного материала, однако при этом она также отметила, что международные полеты могут потребовать разработки согласованной на глобальном уровне рамочной основы. Кроме того, Комиссия признала, что руководящая роль ИКАО имеет важное значение для достижения такого глобального согласования, и в этой связи Комиссия поддержала предложение о создании группы экспертов для разработки целостного видения и рамочной основы, а также для подготовки рекомендаций относительно деятельности ИКАО в этой области. Комиссия призвала государства поддерживать деятельность в области ААМ за счет выделения ресурсов в натуральном выражении и выразила широкую поддержку содержанию документов A41-WP/245 и A41-WP/160. Комиссия внесла предложение о проведении группой

экспертов анализа пробелов, касающихся действующей практики и положений, и принятии возможных необходимых мер, и представлении государствам на следующем совещании высокого уровня информации о результатах этого анализа.

31.35 Комиссия рассмотрела посвященный пригодности правил полетов документ A41-WP/83, представленный Чехией от имени государств-членов<sup>3</sup> Европейского союза, другими государствами – членами ЕКГА<sup>4</sup>, государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)<sup>5</sup> и ЕВРОКОНТРОЛем, соавторами которого выступили Бразилия, Китай, Сингапур и Фонд безопасности полетов (ФБП). Комиссия признала, что существующие правила полетов, содержащиеся в Приложении 2 *"Правила полетов"*, ограничивают возможности государств по адекватному регулированию полетов некоторых беспилотных авиационных систем (БАС). Комиссия рекомендовала ИКАО при проведении анализа применимости SARPS к БАС рассмотреть правила полетов и оценить необходимость разработки на промежуточном этапе дополнительного инструктивного материала. Эволюция правил полетов позволит обеспечить полную интеграцию новых участников, включая ААМ, с учетом проведения глобального согласования. Комиссия призвала все заинтересованные стороны продолжать обмен передовым опытом, касающимся БАС, и правил организации воздушного движения движением беспилотных авиационных систем (БАС).

31.36 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A41-WP/177, посвященный проблемам, с которыми сталкиваются новые участники действующей системы классификации воздушного пространства ИКАО. Комиссия отметила, что этот документ связан с документом A41-WP/83, касающимся применимости действующих правил полетов, и согласилась с тем, что оба документа следует передать соответствующей группе экспертов.

31.37 Комиссия рассмотрела представленный Индией документ A41-WP/226, в котором рассматривается вопрос об отсутствии общей стандартной системы определения высоты обычными и беспилотными воздушными судами, выполняющими полеты на малых высотах, и согласилась передать этот вопрос на рассмотрение соответствующей группы экспертов.

31.38 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/224, представленный Канадой и Японией в соавторстве с Новой Зеландией и Фондом безопасности полетов (ФБП), и документ A41-WP/253, представленный соответственно Сингапуром и Фондом безопасности полетов (ФБП), в которых рассматривается вопрос о возрастающих уровнях автоматизации и их влиянии на роль пилотов, а также о порядке оценки технической и нормативной готовности к использованию повышенного уровня автоматизации с целью обеспечения автономии в будущем. Комиссия признала, что повышение уровней автоматизации и некоторых автономных возможностей может существенно повлиять на роль и обязанности пилота, а также другого авиационного персонала, несущего совместную ответственность за обеспечение безопасности полетов. Отмечая тот факт, что в настоящее время группа экспертов работает над вопросом об использовании средств автоматизации пилотами и их потенциальном влиянии на навыки и квалификацию пилотов, и приветствуя продолжение этой деятельности, Комиссия поддержала расширение масштабов использования средств автоматизации и обеспечения автономии, и предложение о том, что вопрос об изменении характера обязанностей в ходе полетов должен рассматриваться соответствующей группой экспертов. Отмечая работу ФБП в области обеспечения автономии, Комиссия признала необходимость наличия соответствующих процессов для разработки, регулирования и более масштабного внедрения в авиационной экосистеме средств автоматизации и автономии и предложила ИКАО осуществлять сотрудничество с государствами и международными

организациями, включая ФБП, при решении вопросов, связанных с повышением степени автоматизации и автономии.

31.39 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/85, представленный Чехией от имени государств – членов<sup>3</sup> Европейского союза, других государств – членов ЕКГА<sup>4</sup> и ЕВРОКОНТРОЛЯ, соавтором которого выступил Сингапур, и посвященный производству полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО). Комиссия отметила ряд вопросов, связанных с НАО, и необходимость принятия мер для обеспечения стандартизированного, согласованного на глобальном уровне подхода к их решению. Комиссия отметила, что вместо принятия новой резолюции вопрос о производстве полетов в верхнем воздушном пространстве рассматривается в резолюции A40-7 Ассамблеи *"Новые участники воздушного движения"*, и поэтому рекомендовала поправки к ней.

31.40 Комиссия рассмотрела представленный Китаем документ A41-WP/121, в котором подчеркивалась необходимость разработки положений, направленных на поддержку и обеспечение полетов БАС в городской среде, а также экономических норм, регулирующих логистику БАС.

31.41 Комиссия рассмотрела представленный Саудовской Аравией документ A41-WP/180, в котором содержится предложение о разработке ИКАО стратегии, связанной производством полетов новых участников воздушного движения на малых высотах, и документ A41-WP/179, представленный Японией, содержащий предложение о разработке положений, касающихся полетов с высоким риском за пределами прямой видимости (BVLOS).

31.42 Комиссия рассмотрела документы A41-WP/405 и A41-WP/424, представленные Венесуэлой (Боливарианская Республика) и поддержанные Доминиканской Республикой и Панамой, и документ A41-WP/403, представленный Венесуэлой (Боливарианская Республика) и поддержанный Доминиканской Республикой, Коста-Рикой и Панамой, в которых, соответственно, была подчеркнута необходимость дистанционной идентификации, отслеживания и выдачи разрешений для БАС, включения дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в форму плана полета (FPL) и разработки ИКАО инструктивного материала по организации движения беспилотных авиационных систем (UTM).

31.43 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/254, представленный Сингапуром, Соединенным Королевством, Фондом безопасности полетов (ФБП) и Всемирной продовольственной программой (ВПП), соавтором которого выступила Новая Зеландия, и документ A41-WP/277, представленный ВПП, в которых рассматривался вопрос о проблемах, связанных с использованием БАС для оказания гуманитарной помощи.

31.44 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/249, представленный Канадой, соавтором которого выступила Новая Зеландия, в котором обсуждались медицинские требования к полетам ДПАС. Комиссия отметила, что положения о свидетельствах внешних пилотов в части, касающейся медицинских сертификатов, уже содержатся в поправке 175 к Приложению 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, которая вступила в силу 16 июля 2018 года и начнет применяться с 3 ноября 2022 года.

31.45 Комиссия признала влияние новых участников воздушного движения, выполняющих полеты на малых высотах, в том числе в городских районах, и увеличение темпов их разработки и внедрения, подчеркнув тем самым необходимость интеграции новых пользователей воздушного пространства в нижнее воздушное пространство. Отметив работу ИКАО, связанную с Рамочной программой UTM и типовыми правилами, касающимися БАС, Комиссия согласилась с тем, что нормативная стратегия интеграции новых участников воздушного движения в нижнее воздушное пространство, дополнительные инструктивные материалы ИКАО (в том числе по UTM), а также соответствующие положения, касающиеся БАС, за исключением ДПАС, облегчат производство полетов новых участников воздушного движения, повысят безопасность полетов, поддержат согласование и окажут значительное позитивное влияние на гуманитарную помощь. Комиссия поддержала предложение о том, что ИКАО, действуя в сотрудничестве с международными организациями, продолжит разработку инструментария и инструктивного материала в поддержку полетов BVLOS, а также положений, касающихся пригодности с точки зрения летной годности и эксплуатационных положений, с тем чтобы облегчить сертификацию и эксплуатацию некоторых категорий БАС, а также о том, что эти предложения заслуживают дальнейшего изучения соответствующими группами экспертов. Для исключения дублирования при рассмотрении этих вопросов Комиссия настоятельно рекомендовала группам экспертов эффективно использовать материалы третьих сторон. Комиссия приняла к сведению информацию о проводимом в настоящее время ФБП обследовании, и вновь подтвердила важность создания согласованных национальных нормативных рамок для БАС, с тем чтобы оказывающие гуманитарную помощь заинтересованные стороны, такие, как ВПП, могли использовать преимущества БАС при выполнении полетов по оказанию гуманитарной помощи. Комиссия призвала государства использовать типовые правила ИКАО, касающиеся БАС, и рамочную систему UTM и поделиться своим опытом в области регулирования полетов БАС и внедрения UTM, в том числе на региональном уровне. Комиссия отметила, что включение ДПВС в планы полетов уже осуществляется в рамках программы работы соответствующих групп экспертов ИКАО.

31.46 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/287, представленный АКГА от имени 54 государств-членов<sup>5</sup>, в ходе рассмотрения которого обсуждалась важность БАС для Африки и вопрос о том, как поддержать ее развитие. Признавая преимущества, обеспечиваемые БАС для Африки, Комиссия поддержала предложение о необходимости дальнейшего согласования на региональном уровне, продолжения реализации ИКАО мероприятий в области профессиональной подготовки, связанной с БАС, и возможного расширения их масштабов после проведения анализа пробелов, а также о продолжении использования ИКАО совместно с партнерами по отрасли в качестве форума для обмена информацией и передовой практикой в области БАС. Комиссия призвала государства поощрять использование БАС в качестве средства использования новых возможностей для обеспечения мобильности и повышения эффективности и выразила общую поддержку содержанию документа A41-WP/287.

31.47 Комиссия выразила широкую поддержку содержанию документов A41-WP/121, A41-WP/179, A41-WP/180, A41-WP/254, A41-WP/277, A41-WP/287, A41-WP/403, A41-WP/405, A41-WP/424 и намерению содержащихся в документе A41-WP/249 предложений о разработке набора медицинских положений, определяющих нижний предел годности внешних пилотов, однако при этом приняла к сведению высказанные несколькими государствами оговорки относительно разработки ИКАО положений и инструктивного материала, касающихся выполнения немеждународных полетов. Комиссия согласилась с тем, что эти предложения заслуживают дальнейшего изучения соответствующими группами экспертов с учетом существующих

приоритетов, финансируемых из бюджета на 2023–2025 годы, наличия внебюджетных ресурсов и возможностей Организации удовлетворять общий спрос на деятельность в этой области.

31.48 Информационные документы были представлены Бразилией (A41-WP/289 и A41-WP/292); Китаем (A41-WP/443, A41-WP/444 и A41-WP/451); Индией (A41-WP/532); Италией (A41-WP/459); Республикой Корея (A41-WP/531 и A41-WP/547); Саудовской Аравией (A41-WP/513); Сингапуром и Соединенными Штатами Америки при поддержке Австралии, Китая, Индии, Индонезии, Новой Зеландии, Республики Корея, Японии (A41-WP/452) и Соединенных Штатов Америки (A41-WP/552, A41-WP/554 и A41-WP/555).

31.49 В свете вышеизложенного Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию A40-7 Ассамблеи:

### **Резолюция 31/2. Новые участники воздушного движения**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации говорится о том, что "нижеподписавшиеся правительства достигли согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично",

*принимая во внимание,* что Приложение 11 к Конвенции требует от государств-членов определения тех районов воздушного пространства над их территорией, где будет предоставляться обслуживание воздушного движения, и принятия мер по созданию служб и предоставлению такого обслуживания,

*признавая,* что для целей данной резолюции термин "новые участники воздушного движения" относится к производству полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО) и организации движения беспилотных авиационных систем (БАС).

*признавая* наличие возрастающей потребности в оказании содействия полетам новых участников воздушного движения в рамках глобальной согласованной системы и существование больших различий летно-технических характеристик разных типов летательных аппаратов, которые, как ожидается, составят эту новую группу пользователей воздушного пространства,

*напоминая* о резолюции A40-26, касающейся коммерческих космических перевозок (CST),

*признавая,* что для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов "новых участников воздушного движения" может потребоваться изменение или расширение положений ИКАО, а в долгосрочной перспективе – интеграция таких полетов в существующие рамки организации воздушного движения,

*признавая,* что в рамках региональных и государственных инициатив был достигнут значительный прогресс в отношении оказания содействия полетам новых участников воздушного движения,

*напоминая о том, что согласно глобальной эксплуатационной концепции ОрВД ИКАО все воздушное пространство должно быть используемым ресурсом, поэтому любое ограничение на использование какого-либо объема воздушного пространства должно считаться временным и все воздушное пространство должно быть организовано гибко,*

1. *порукает ИКАО пересмотреть Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся, среди прочего, правил полетов, обслуживания воздушного движения, сертификации, лицензирования-выдачи свидетельств, ответственности и окружающей среды, на предмет внесения поправок или расширения, при необходимости, и разработки конкретных концепций и инструктивных материалов в целях оказания содействия полетам новых участников воздушного движения в рамках глобальной согласованной системы с учетом региональных систем и практики;*

2. *призывает государства-члены сформулировать свои нормативные требования и правила, регламентирующие полеты новых участников воздушного движения, а также общее использование некоторых средств и служб всеми пользователями воздушного пространства таким образом, чтобы способствовать интеграции этих полетов, не нанося при этом ущерба безопасности полетов и авиационной безопасности и должным образом учитывая экологические последствия, а также обеспечивая, при необходимости, соответствие этих новых полетов правилам полетов, содержащимся в Приложении 2 "Правила полетов";*

3. *призывает государства-члены обеспечить, чтобы общее использование всеми пользователями воздушного пространства некоторых средств и служб не оказывало несоразмерного влияния на регулярность, охрану окружающей среды и эффективность полетов гражданской и военной авиации;*

4. *признает роль ИКАО как международного форума, содействующего повышению качества и уровня сотрудничества, взаимодействия и обмена передовой практикой в целях поддержки региональных инициатив и принимающего дальнейшие меры по расширению диалога между государствами, новыми участниками воздушного движения, существующими заинтересованными сторонами в области авиации и космическим сообществом.*

5. *заявляет о том, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A40-7.*

## **Сертификация и здравоохранение**

31.50 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/70, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором изложена просьба пересмотреть верхний возрастной предел на основе последних научных данных в связи с нехваткой пилотов и возрастом, который является потенциальным барьером для найма пилотов. Комиссия поддержала это предложение и попросила провести обзор возрастных ограничений авиационного персонала, имеющего свидетельство. Комиссия отметила текущую работу соответствующих групп экспертов по пересмотру верхнего возрастного предела на основе риска для безопасности полетов в эксплуатационном контексте, следуя подходу, основанному на фактических данных, и учитывая самые последние научные исследования и передовую практику государств.

31.51 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/256, представленный Австралией, соавтором которого выступила Новая Зеландия, в котором предлагается изменить подход к медицинской сертификации в связи с психическими заболеваниями в сторону салютогенной модели, при которой индивид мог бы сохранять занятость и получать поддержку в рамках авиационного сообщества.

Комиссия согласилась с тем, что психическое здоровье имеет ключевое значение для безопасности полетов, и признала важность доверительных отношений, справедливой культуры и дополнительных мер по поддержке психического здоровья авиационного персонала. Комиссия отметила текущую работу ИКАО в области психического здоровья и согласилась направить предложение о рассмотрении салютогенного подхода соответствующей группе экспертов.

31.52 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/357, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке Аргентины, Боливии (Многонациональной Республики), Колумбии, Эквадора, Сальвадора, Гватемалы, Гайаны, Мексики, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама и Уругвая. В этом документе подчеркивается необходимость оценки психологической и физической подготовки, включая проведение обзоров и обследований в целях изучения состояния психического здоровья авиационного персонала. Комиссия отметила текущую работу в рамках соответствующих групп экспертов ИКАО, включая разработку стандартизированного подхода к обследованиям, касающимся определения годности по состоянию здоровья. Комиссия рассмотрела представленный Доминиканской Республикой документ A41-WP/396, содержащий предложение о разработке и реализации профилактических медико-санитарных программ для диспетчеров управления воздушным движением. Комиссия напомнила о стандартах поощрения здоровья, содержащихся в Приложении I *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* (Стандарты 1.2.4.2 и 1.2.4.3), приняла к сведению информацию о деятельности, осуществляемой в настоящее время, и признала, что для совершенствования программ необходим большой объем данных. Комиссия рассмотрела представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке Доминиканской Республики, Коста-Рики и Панамы документ A41-WP/382, в котором подчеркивалась важность компетентностно-ориентированной подготовки персонала по техническому обслуживанию воздушных судов по вопросам обеспечения качества. Комиссия приняла к сведению эти предложения, признав, что ИКАО реализует инициативы, направленные на решение поднятых вопросов и отметила готовность некоторых государств оказать поддержку в решении этого вопроса.

31.53 Комиссия рассмотрела представленный Китаем документ A41-WP/119, содержащий предложение об оптимизации системы выдачи свидетельств персоналу по техническому обслуживанию воздушных судов. Комиссия отметила целесообразность этого предложения и рекомендовала передать его Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2023-2025 годы, и наличия внебюджетных ресурсов.

31.54 Комиссия рассмотрела представленный Китаем документ A41-WP/165, в котором предлагалось принять меры по ужесточению стандартов/спецификаций обучения в части, касающейся типа воздушного судна. Комиссия оценила пользу предложения для улучшения стандартизации, но определила, что оно заслуживает дальнейшего изучения соответствующими группами экспертов. Комиссия рекомендовала передать этот пункт Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых из бюджета на 2023–2025 годы, и наличия внебюджетных ресурсов.

31.55 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/122, представленный Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА), в котором подчеркивалась необходимость обновления существующих целей подготовки персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP) в области кибербезопасности и разработки новых целей ATSEP в области

подготовки кадров по вопросам кибербезопасности. Комиссия признала, что с точки зрения безопасности полетов киберугрозы становятся проблемой для авиационной отрасли, учитывая растущую связность ее систем и компонентов. Комиссия решила передать содержание документа A41-WP/122 соответствующей группе экспертов для дальнейшего рассмотрения с учетом утвержденной программы работы в области аэронавигации и трехгодичного бюджета Организации.

31.56 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/99, представленный ИККАИА, документ A41-WP/101, представленный Чехией от имени государств – членов<sup>3</sup> Европейского союза, других государств – членов<sup>4</sup> ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, соавтором которого выступила Новая Зеландия, и документ A41-WP/323, представленный Коста-Рикой и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), в которых рассматривается вопрос о потенциальной разработке новых концепций, предусматривающих увеличение продолжительности полетов с минимальным составом экипажа (eMCO) и полетов с одним пилотом (SiPO). Комиссия приняла к сведению высказанные мнения относительно безопасной интеграции новых технических разработок в области автоматизации и информацию о заинтересованности различных сторон в рассмотрении этого вопроса. Был согласован вопрос о том, что для разработки структурированного плана необходимо выполнить дополнительный объем работ, используя для этого четкую концепцию производства полетов в целях рассмотрения вопроса о безопасном выполнении более длительных полетов с минимальным составом экипажа, включая потенциальные полеты с одним пилотом для обеспечения, как минимум, эквивалентного или более высокого уровня безопасности полетов по сравнению с уровнем, достигнутым при выполнении полетов в настоящее время. Комиссия рекомендовала передать этот вопрос Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2023–2025 годы, и наличия внебюджетных ресурсов.

31.57 Комиссия приняла к сведению информационный документ, представленный Соединенными Штатами (A41-WP/569).

---

<sup>1</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

<sup>2</sup> Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка).

<sup>3</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Хорватия, Кипр, Чехия, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Венгрия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Испания, Швеция.

<sup>4</sup> Албания, Армения, Азербайджан, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Армения, Азербайджан, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Черногория, Северная Македония, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Швейцария, Турция, Украина, Монако, Черногория, Северная Македония, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Швейцария, Турция, Украина и Соединенное Королевство.

<sup>5</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Камерун, Кабо-Верде, Центральноафриканская Республика, Чад, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кения, Лесото, Либерия, Ливия, Мадагаскар, Малави, Мали, Мавритания, Маврикий, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Руанда, Сан-Томе и

Принсипи, Сенегал, Сейшельские острова, Сьерра-Леоне, Сомали, Южная Африка, Южный Судан, Судан, Того, Тунис, Уганда, Объединенная Республика Танзания, Замбия и Зимбабве.

<sup>6</sup> Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

<sup>7</sup> Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.