



A41-WP/655  
P/51  
4/10/22

## АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ПО ПУНКТУ 33 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Технической комиссии)

Прилагаемый доклад по пункту 33 повестки дня утвержден Технической комиссией. Пленарному заседанию рекомендуется принять резолюцию 33/1.

*Примечание. После удаления данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

(8 страниц)

**Пункт 33 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией****Организация воздушного движения, учения аварийно-спасательных, противопожарных служб по борьбе с вулканическим пеплом**

33.1 Комиссия рассмотрела представленный Бангладеш документ A41-WP/129, в котором содержится информация о проблемах, с которыми сталкиваются государства Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) при точном описании районов полетной информации (РПИ). Комиссия приняла к сведению положение дел с внедрением описаний РПИ в аэронавигационный план АТР и призвала соседние государства-члены координировать и поддерживать инициативы, предпринимаемые региональными бюро ИКАО.

33.2 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/86, представленный Чехией от имени государств – членом<sup>1</sup> Европейского союза (ЕС), других государств – членом<sup>2</sup> Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛем) и при поддержке Бразилии. В документе была подробно изложена обеспокоенность в связи с эксплуатацией государственных воздушных судов в воздушном пространстве, где применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), и предложено включить новое добавление в резолюцию Ассамблеи А40-4 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации". Учитывая положения статьи 3 "Гражданские и государственные воздушные суда" Чикагской конвенции, Комиссия поддержала намерение данного предложения и согласилась с тем, что оно должно быть соответствующим образом отражено в добавлении I к резолюции "Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения". Комиссия приняла к сведению недавно проведенные и продолжающиеся практикумы по гражданским/военным вопросам, проводимые ИКАО, и решила, что конкретные вопросы, поднятые в документе A41-WP/86, будут доведены до сведения соответствующей(их) группы(групп) экспертов.

33.3 В свете состоявшегося обсуждения Комиссия решила представить для принятия на пленарном заседании следующую резолюцию, заменяющую резолюцию Ассамблеи А40-4, Приложение I:

**Резолюция 33/1. 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 38-й и 40-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции ~~А38-12~~ 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 ~~A38-12A40-4~~ с добавлениями А–О включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 40-й и 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 40-й и 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 резолюцию ~~A38-12A40-4~~ с добавлениями и резолюцию A15-9.

[...]

## **ДОБАВЛЕНИЕ I**

### **Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что воздушное пространство является общим ресурсом для гражданской и военной авиации, и учитывая, что многие аэронавигационные средства и обслуживание предоставляются и используются как гражданской, так и военной авиацией,

*принимая во внимание* преамбулу к Конвенции о международной гражданской авиации, в которой указано, что подписавшие ее 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 статья 3 а) Конвенции определяет, что: "Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам", а статья 3 d) требует, что: "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов",

*признавая*, что в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и ориентированных на выполнение своих задач полетов военной авиации можно было бы получить значительные преимущества в результате более гибкого использования воздушного пространства, используемого в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблемы совместного доступа в воздушное пространство,

*принимая во внимание*, что гибкое использование воздушного пространства как гражданскими, так и военными воздушными судами можно рассматривать как конечную цель, улучшение координации и сотрудничества между гражданскими и военными органами обеспечивает непосредственный доступ к более эффективной организации использования воздушного пространства,

*напоминая*, что согласно разработанной ИКАО глобальной эксплуатационной концепции ОрВД все воздушное пространство должно быть используемым ресурсом, любые ограничения на использование любого конкретного района воздушного пространства должны рассматриваться как временные и все воздушное пространство должно управляться гибким образом,

*принимая во внимание*, что хотя сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) обеспечивает множество преимуществ, включая дополнительную пропускную способность воздушного пространства, экономию средств и снижение воздействия на окружающую среду, оно предъявляет жесткие требования к характеристикам воздушного судна по выдерживанию высоты, которые могут быть нарушены даже при незначительных изменениях,

*постановляет:*

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении;

2. установленные государствами-членами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2;

3. Генеральный секретарь будет предоставлять рекомендации и инструктивный материал относительно наилучшей практики в области координации и сотрудничества гражданских и военных органов;

4. государства-члены могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО;

5. ИКАО служит международным форумом, выполняющим определенную роль в содействии улучшению сотрудничества гражданских и военных органов, их взаимодействия и обмена передовой практикой между ними и в осуществлении, при поддержке со стороны гражданских/военных партнеров, необходимых последующих действий, опирающихся на успешные результаты Форума по сотрудничеству между военными и гражданскими органами, посвященного глобальной организации воздушного движения (2009).

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Государствам-членам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию и сотрудничество в обслуживании воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

2. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовывать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

3. Государствам-членам следует пересмотреть существующую практику для обеспечения того, чтобы получение разрешений для государственных воздушных судов на эксплуатацию в воздушном пространстве, где применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), осуществлялось либо согласно соответствующим требованиям по выдерживанию высоты и учитывало любые последующие модификации планера, либо согласно эквивалентным им требованиям. Кроме того, в максимально возможной степени государствам-членам следует содействовать участию воздушных судов применимого государства в программах технического мониторинга высоты для обеспечения постоянного соблюдения таких эксплуатационных требований, с тем чтобы применять политику, упомянутую в пунктах 1 и 2 постановляющей части выше.

34. Совету следует обеспечить, чтобы в соответствии с вышеуказанными пунктами 3, 4 и 5 постановляющей части вопросы, связанные с координацией и сотрудничеством в использовании воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

33.4 Комиссия рассмотрела представленный Пакистаном документ A41-WP/68, в котором содержится информация о существующих и предлагаемых мерах по уменьшению последствий для транзитных полетов большой протяженности, облетающих РПИ Кабул в целях эффективного управления потоками международной гражданской авиации на основе сотрудничества с соседними государствами. Комиссия отметила деятельность Пакистана и координационной группы по чрезвычайным ситуациям (ССТ), созданной ИКАО в соответствии с применимыми положениями Приложения 11 "Обслуживание воздушного движения", для организации совместного обсуждения и согласования, и призвала к активному участию все соответствующие заинтересованные стороны.

33.5 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/399, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), в котором изложен метод анализа риска несогласованного входа воздушных судов в воздушное пространство RVSM для оценки последствий для эксплуатационной безопасности. Комиссия напомнила о положениях документа "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM, Doc 4444), касающихся

обязанностей подразделения по обслуживанию воздушного движения, которому становится известно о неопознанном воздушном судне в его районе. Комиссия приняла к сведению текущую работу ИКАО по RVSM и решила, что содержание документа A41-WP/399 будет доведено до сведения соответствующей группы экспертов.

33.6 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/132, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором предлагается усовершенствовать процесс установления пределов несуверенного воздушного пространства и воздушного пространства над открытым морем. Комиссия признала необходимость более объективных критериев для определения того, обеспечивают ли предлагаемые поправки к региональным аэронавигационным планам в этом отношении безопасность полетов и повышение эффективности и экономичности в интересах как поставщиков, так и пользователей услуг. Комиссия рекомендовала ИКАО пересмотреть и изменить применимые процедуры и политику, касающиеся разграничения воздушного пространства, если это будет сочтено необходимым, с учетом существующих приоритетов, финансируемых из бюджета на 2023–2025 гг., и наличия внебюджетных ресурсов. Комиссия подчеркнула, что любые новые критерии не следует применять ретроактивно.

33.7 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/278, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), в котором содержится информация об инициативе государства по разработке специализированных программ подготовки в области расследования происшествий для членов служб спасания и борьбы с пожаром (RFFS) в ответ на спрос в отношении качества подготовки и компетентности персонала для задач по предварительному расследованию авиационных происшествий. Комиссия подчеркнула, что RFFS должны уделять основное внимание выполнению задач по спасанию и борьбе с пожаром и что любую подготовку по расследованию авиационных происшествий для RFFS следует ограничивать задачами по обеспечению сохранности места происшествия и доказательств скоротечного характера до прибытия на место группы по расследованию происшествия.

33.8 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/398, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) и поддержанный Боливией (Многонациональным Государством), Доминиканской Республикой и Панамой, касающийся расширения роли RFF в повышении стандартов безопасности полетов в области предотвращения пожаров и/или аварий на объектах аэропортов. Комиссия признала важность деятельности по обеспечению безопасности и профилактике, которую должна осуществлять RFF, при условии, что такая деятельность не наносит ущерба их основной обязанности по спасению жизней в случае авиационного происшествия или инцидента, произошедшего на аэродроме или в непосредственной близости от него.

33.9 Комиссия рассмотрела представленный Новой Зеландией документ A41-WP/346 Revision No.1, в котором подчеркивается важность регулярных учений по моделированию вулканического пепла для обеспечения максимальной готовности к вулканологическим событиям. Отметив, что в каждом регионе ИКАО регулярно проводятся учения по борьбе с вулканическим пеплом, Комиссия призвала государства-члены продолжать сотрудничество с ИКАО в этой области, включая последующие мероприятия по изучению накопленного опыта. Комиссия также подчеркнула важность внедрения соответствующей инфраструктуры связи для распространения формата уведомлений вулканологических обсерваторий для авиации (VONA).

## Прочие вопросы

33.10 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/175, представленный Чехией от имени государств – членов<sup>1</sup> ЕС, других государств – членов<sup>2</sup> ЕКГА, Канады и ЕВРОКОНТРОЛЯ, соавторами которого выступили Бразилия, Новая Зеландия и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА); A41-WP/255, представленный Соединенными Штатами; и A41-WP/421, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) и поддержанный Коста-Рикой, Доминиканской Республикой и Панамой. Комиссия приняла к сведению предложения по дальнейшему развитию международного авиационного механизма доверия (IATF) в A41-WP/175 и A41-WP/255, а также проделанную работу и запланированные действия по разработке и применению системы управления информационной безопасностью (СУИБ) для аэронавигационного обслуживания (ANS) в A41-WP/421. Комиссия отметила, что в настоящее время идет работа по выработке требований к информационной безопасности и что также ведется процесс создания новой экспертной группы. В этой связи Комиссия согласилась с тем, что содержание этих трех документов будет доведено до сведения данной экспертной группы.

33.11 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/90, представленный Ираном (Исламская Республика), в котором освещались преимущества и проблемы использования систем искусственного интеллекта (ИИ) в авиации. Комиссия отметила, что созданные группы экспертов ИКАО, которые занимаются вопросами данных, анализа и инноваций, уже рассматривают возможность использования ИИ. Отметив сохраняющуюся применимость документа A40-27 *"Инновации в авиации"*, Комиссия решила передать содержание документа A41-WP/90 соответствующим группам экспертов.

33.12 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/337, представленный Колумбией при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Панамы, Парагвая, Перу, Уругвая, Сальвадора, Чили и Эквадора, в котором представлена информация о ходе внедрения радиовещательного автоматического зависящего наблюдения (ADS-B) в регионе Южной Америки (SAM). Отметив значительный прогресс, достигнутый государствами в регионе SAM, и продолжающиеся усилия ИКАО на глобальном и региональном уровнях по поддержке внедрения ADS-B, в том числе обмен информацией, Комиссия решила, что содержание документа A41-WP/337 будет передано соответствующим группам экспертов.

33.13 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A41-WP/183, касающийся использования цифровых документов на борту воздушных судов. В документе подчеркивается необходимость разработки инструктивного материала по использованию таких форматов и признания их государствами в качестве действительных. Комиссия отметила, что эта задача уже решается, и решила передать содержание документа A41-WP/183 соответствующей группе экспертов.

33.14 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/338, представленный Чили и поддержанный 20 государствами – членами ЛАКГА<sup>3</sup>, Гайаной и Суринамом. В документе подчеркивается необходимость внедрения практики обучения и сертификации, адаптируемой к новым технологиям и процессам, с которыми сталкиваются авиадиспетчеры, эксплуатирующие нынешние и будущие системы, в соответствии с компетентностной системой подготовки и оценки (СВТА). Комиссия напомнила о резолюции Ассамблеи A40-25 *"Реализация стратегий подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала"*, отметила текущую работу ИКАО по этому вопросу и решила передать подробности документа A41-WP/338 соответствующей группе экспертов.

33.15 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/215, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, относительно подхода, принятого в их государстве к внедрению СВТА по опасным грузам. С удовлетворением отметив предложение Объединенных Арабских Эмиратов пригласить государства-члены на свои учебные сессии, Комиссия решила передать содержание документа A41-WP/215 соответствующей группе экспертов.

33.16 Комиссия рассмотрела документ A41-WP/299, представленный Сингапуром и Фондом безопасности полетов (FSF), в котором подчеркивается давление на авиационную систему в области безопасности полетов, возникающее в результате сторонних действий, и предлагается внедрение четких механизмов для оценки нормативной безопасности полетов и сотрудничества в области регулирования. Комиссия признала, что в настоящее время идет процесс создания новой группы экспертов, которая будет рассматривать вопросы комплексного управления факторами риска, и согласилась передать содержание документа A41-WP/299 этой группе экспертов.

33.17 Информационные документы, представленные Бразилией (A41-WP/288 и A41-WP/291); Камеруном (A41-WP/334); Канадой, Японией, Сингапуром, Таиландом и Соединенными Штатами (A41-WP/499); Китаем (A41-WP/450 и A41-WP/462); государствами – членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)<sup>4</sup> (A41-WP/417 и A41-WP/565); Доминиканской Республикой (A41-WP/305, A41-WP/307 и A41-WP/394); Индией (A41-WP/566); Индонезией (A41-WP/505 и A41-WP/508); Ираном (Исламская Республика) (A41-WP/113, A41-WP/114 и A41-WP/308); Оманом (A41-WP/464); Республикой Корея (A41-WP/548 и A41-WP/535); Саудовской Аравией (A41-WP/512, A41-WP/519 и A41-WP/525); Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке Боливии (Многонациональной Республики), Доминиканской Республики и Панама (A41-WP/383 и A41-WP/506); Соединенными Штатами (A41-WP/496, A41-WP/497, A41-WP/500, A41-WP/501 и A41-WP/600); Международным советом аэропортов (МСА) (A41-WP/593) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) (A41-WP/269) были приняты к сведению.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Албания, Азербайджан, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Черногория, Северная Македония, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Швейцария, Турция, Украина и Соединенное Королевство.

<sup>3</sup> Аргентина, Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Колумбия, Коста-Рика, Куба, Доминиканская Республика, Эквадор, Сальвадор, Гватемала, Гондурас, Ямайка, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай и Венесуэла (Боливарианская Республика).

<sup>4</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Мексика, Никарагуа, Панама и Сальвадор.