



A40-WP/577
TE/223
30/9/19

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 30 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 30 повестки дня представляется для рассмотрения Технической комиссией.

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**Дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС) и организация воздушного движения (ОрВД)**

30.1 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/86, представленный Финляндией от имени Европейского Союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), в котором содержится призыв к ИКАО предпринять действия в области организации движения (UTM) беспилотных авиационных систем (БАС) и производства полетов в верхнем воздушном пространстве. В рабочем документе Ассамблее предлагается рекомендовать ИКАО продолжать играть роль международного форума для сотрудничества, взаимодействия и обмена передовой практикой по этим вопросам. В рабочем документе также содержится просьба к ИКАО способствовать диалогу между новыми участниками движения, государствами и соответствующими заинтересованными сторонами и содержится призыв к государствам установить нормативные положения и правила для интеграции новых участников. В нем также настоятельно Организации рекомендуется проанализировать положения ИКАО в целях удовлетворения потребностей UTM и производства полетов в верхнем воздушном пространстве.

30.2 В свете поддержки, выраженной вышеупомянутому рабочему документу в ходе обсуждения, Комиссия согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию.

Резолюция 30/1. 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,

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

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

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

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,

признавая, что для обеспечения полетов новых участников воздушного движения может потребоваться изменение или расширение положений ИКАО,

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, ответственности и окружающей среды, на предмет внесения поправок или расширения, при необходимости, 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 ~~не накладывая необоснованного бремени на окружающую среду~~ 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, экологическую устойчивость 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 принимающих дальнейшие меры по расширению диалога между государствами, новыми участниками воздушного движения, существующими заинтересованными сторонами в области авиации и космическим сообществом.

30.3 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/302, представленный Китаем, в котором содержится информация относительно экспериментального проекта выдачи сертификатов эксплуатанта (СЭ) в условиях выполнения полетов распределенными беспилотными системами (БАС) и о связанной с этим стратегии сертификации и рекомендуется обмениваться информацией между государствами по развитию событий в этой области. Комиссия признала, что эта тема заслуживает рассмотрения в качестве одного из средств содействия интеграции БАС, и рекомендовала проинформировать соответствующие группы экспертов о результатах реализации этого экспериментального проекта, а Совету ИКАО рассмотреть вопрос о проведении предварительного анализа возможности его практического осуществления.

30.4 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/281, представленный Индонезией, в котором содержится информация о правилах и процедурах Индонезии, касающихся выполнения операций БАС, и настоятельно рекомендовала разработать подробные процедуры и инструктивные указания для проведения соответствующих надзорных мероприятий.

30.5 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/353, представленный Садовой Аравией, в котором содержится просьба к Организации провести дополнительные мероприятия по разработке нормативно-правовых рамок для организации движения беспилотных авиационных систем (UTM).

30.6 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/478, представленный Российской Федерацией, в котором предлагается разработать международный инструктивный материал относительно применения БАС, включая ДПАС, для проведения летных испытаний и проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов и систем светосигнального оборудования аэропортов.

30.7 В отношении широкой поддержки, выраженной в отношении документов A40-WP/281, A40-WP/353 и A40-WP/478, и отметив, что такие мероприятия не обеспечены финансированием и их нельзя проводить без дополнительных ресурсов, Комиссия рекомендовала Совету рассмотреть данные предложения с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.8 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/209, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международным советом аэропортов (МСА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциации диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА). Комиссия поддержала рабочий документ, признав важность мероприятий ИКАО, направленных на разработку общих рамок для UTM, и рекомендовала настоятельно призвать ИКАО ускорять и расширять свою деятельность по разработке полноценной нормативной основы для БАС и UTM.

30.9 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/196, представленный МСА, Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИФАТКА, ИФАЛПА и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Комиссия поддержала рабочий документ, признав наличие рисков для безопасности полетов, связанных с несанкционированным нахождением беспилотных воздушных судов (БВС) в непосредственной близости от коммерческих воздушных судов и аэродромов. Комиссия также признала

осуществляемую ИКАО деятельность, направленную на разработку положений и инструктивного материала. Что касается более широкого вопроса изучения различных возможностей непосредственного вклада отрасли в мероприятия ИКАО, то Комиссия отметила, что Исполнительный комитет рассматривает такие вопросы в рамках пункта 26 повестки дня.

30.10 Информационные документы представили: Бразилия (A40-WP/198), Индия (A40-WP/366), Индонезия (A40-WP/280), Оман (A40-WP/537), Перу при поддержке государств САМ ИКАО и государств³ Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) (A40-WP/429), Руанда (A40-WP/518), Саудовская Аравия (A40-WP/223), Сингапур (A40-WP/457) и Соединенные Штаты Америки (A40-WP/216).

30.11 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/356, представленный Кубой при поддержке Арубы, Белиза, Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гватемалы, Гондураса, Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Мексики, Никарагуа, Панамы, Парагвая, Перу, Сальвадора и Ямайки, в котором ИКАО предлагается создать онлайн-базу данных с информацией о технических параметрах различных типов воздушных судов для использования поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в целях автоматической обработки данных планов полета и включить эту информацию в документ *"Условные обозначения типов воздушных судов"* (Doc 8643). Комиссия рекомендовала Совету ИКАО рассмотреть вопрос о включении соответствующих технических параметров с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.12 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/418, представленный Доминиканской Республикой, в котором содержится информация об их опыте по уменьшению количества ошибок при планировании полетов за счет применения управления планами полета и процедуры оценки до представления его соответствующему органу ОВД. Комиссия приняла к сведению информацию о достигнутых положительных результатах и рекомендовала другим государствам рассмотреть меры, которые могут быть приняты для снижения количества ошибок при планировании полетов в ходе производства своих полетов, включая ускоренное внедрение FF-ICE.

30.13 Информационные документы представили: Венесуэла (Боливарианская Республика) (A40-WP/431); Индия (A40-WP/222, A40-WP/364 и A40-WP/367); Китай (A40-WP/308, A40-WP/309, A40-WP/311, A40-WP/312, A40-WP/313, A40-WP/314 и A40-WP/523); Объединенные Арабские Эмираты (A40-WP/151 и A40-WP/152); Российская Федерация (A40-WP/422); Соединенные Штаты Америки (A40-WP/217); Южная Африка (A40-WP/116); Япония (A40-WP/481); и государства – члены Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА⁴) (A40-WP/68, A40-WP/75 и A40-WP/76).

³ Белиз, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

⁴ Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

Эксплуатация и инфраструктура аэропортов

30.14 Комиссия рассмотрела документы A40-WP/82, A40-WP/352 и A40-WP/188, в которых обсуждаются вопросы связи, навигации и наблюдения (CNS) с особым акцентом на глобальную навигационную спутниковую систему (GNSS). В документе A40-WP/82, представленном Финляндией от имени Европейского Союза⁵ и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации⁶, а также ЕВРОКОНТРОЛем, рассматривается эволюция систем CNS и связанные с этим угрозы и уязвимости с особым акцентом на спутниковые системы CNS. В нем предлагается ряд действий, направленных на повышение помехоустойчивости таких систем путем целостного подхода на глобальном уровне. В документе A40-WP/352, представленном Саудовской Аравией, определяется необходимость в усилении защиты сигналов GNSS от вредных помех и ухудшения характеристик посредством принятия мер нормативного и технического характера. В документе A40-WP/188, представленном ИФАТКА, ИФАЛПА и ИАТА, содержится призыв к принятию мер по управлению вредными помехами и уменьшению их воздействия на GNSS с точки зрения безопасности и эффективности полетов воздушных судов и ОрВД.

30.15 Комиссия приняла к сведению существенную общность цели всех трех документов, в которых предлагаются действия государств и ИКАО в сотрудничестве с отраслью по усилению помехоустойчивости систем CNS и смягчению влияния вредных помех на сигналы GNSS. Комиссия согласилась с этими предложениями и отметила, что действия ИКАО предпринимаются в рамках существующей программы работы.

30.16 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/208, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором подчеркивается все большая зависимость гражданской авиации от систем подвижной спутниковой связи и предлагается ИКАО изучить вопрос о принятии международного решения в отношении регулирования поставщиков подвижной спутниковой службы, предоставляющих обслуживание для обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. Отметив, что такие мероприятия финансированием не обеспечиваются и не могут быть проведены без дополнительных ресурсов, Комиссия рекомендовала Совету рассмотреть данное предложение с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.17 Информационные документы представили: Индия (A40-WP/362 и A40-WP/365); Российская Федерация (A40-WP/270 Revision No. 1) и Египет (A40-WP/382).

30.18 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/94, представленный Индонезией и Канадой, в котором содержится проект резолюции Ассамблеи относительно необходимости разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), касающихся проектирования, сертификации, управления, безопасности и представления данных в отношении эксплуатации гидроаэродромов. При рассмотрении данного документа Комиссия выразила поддержку цели

⁵ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

⁶ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

данной резолюции и согласилась представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию.

Резолюция 30/2. Глобальные положения в отношении проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов

Ассамблея,

признавая, что в резолюции А39-25 Ассамблеи Генеральному секретарю поручено рассмотреть особые потребности и характерные особенности наименее развитых стран (НРС), стран, не имеющих выхода к морю (СНВМ), и малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ), определенные в рамках Организации Объединенных Наций, в целях координации, приоритизации, упрощения формальностей и реализации программ предоставления помощи, ориентированных на развитие их систем воздушного транспорта,

признавая необходимость оказания поддержки государствам с помощью глобальных положений, касающихся районов, доступных только для гидросамолетов, с тем чтобы повысить безопасность полетов и заручиться поддержкой высокоразвитого сектора гражданской авиации, который может способствовать устойчивому социально-экономическому прогрессу за счет, например, стабильного туризма, который является главным экономическим стимулирующим фактором,

учитывая необходимость введения в действие глобальных положений, конкретно касающихся проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов, для обеспечения полетов гидросамолетов в целях удовлетворения потребностей всех государств-членов в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

просит Совет в рамках текущего выделенного бюджета и в качестве первоочередной задачи рассмотреть существующие SARPS, касающиеся аэродромов, и разработать специальные Стандарты и Рекомендуемую практику в соответствующих Приложениях к Конвенции, с тем чтобы отразить проектирование, сертификацию, управление, безопасность полетов и требования к представлению данных в отношении эксплуатации гидроаэродромов.

30.19 При рассмотрении документа А40-WP/262 представленного Индонезией по вопросу разработки Стандартов для малых аэродромов в горной местности, Комиссия отметила, что в томе I "*Проектирование и эксплуатация аэродромов*" Приложения 14 "*Аэродромы*" в настоящее время содержатся положения о проектировании малых аэродромов. Более того, в *Руководстве ИКАО по аэродромам для воздушных судов короткого взлета и посадки (КВП)* (Дос 9150) содержится инструктивный материал по проектированию и созданию таких аэродромов. Комиссия согласилась рекомендовать ИКАО провести анализ содержащегося в Дос 9150 инструктивного материала с целью обновить указанный материал с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.20 Информационные документы представили: Бангладеш (А40-WP/504); Бразилия (А40-WP/535); Египет (А40-WP/329 и А40-WP/443); Индия (А40-WP/128 и А40-WP/224); Иран (А40-WP/455 и А40-WP/458); Китай (А40-WP/298 и А40-WP/331); Республика Корея (А40-WP/514) и Саудовская Аравия (А40-WP/456).

30.21 Комиссия рассмотрела представленный Российской Федерацией документ A40-WP/396 с просьбой поддержать назначение Российско-Китайского консорциума в качестве четвертого глобального центра космической погоды для международной аэронавигации. Комиссия отметила, что оба государства направили в ИКАО официальную просьбу и что данная просьба, как ожидается, будет рассмотрена Советом ИКАО в начале 2020 года.

30.22 Комиссия рассмотрела представленный Всемирной метеорологической организацией (ВМО) документ A40-WP/201, в котором содержится информация о различных аспектах текущей деятельности в области авиационной метеорологии, проводимой ИКАО и ВМО в поддержку Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и его методики блочной модернизации авиационной системы (ASBU). В рамках этой деятельности рассматриваются угрозы для безопасности полетов, создаваемые неблагоприятными погодными/метеорологическими условиями и сценарием изменяющегося климата, а также подчеркивается обеспокоенность в связи с сокращением имеющихся экспертных/технических ресурсов в области авиационной метеорологии. Комиссия подчеркнула важность наличия соответствующих технических ресурсов в области авиационной метеорологии для поддержания и укрепления деятельности по разработке стандартов и оказания содействия их внедрению, а также для выполнения рабочих соглашений между ИКАО и ВМО. Комиссия согласилась с предложением настоятельно призвать государства обеспечить наличие у ИКАО соответствующих экспертных ресурсов в области авиационной метеорологии.

30.23 Информационные документы представили: Китай (A40-WP/336 и A40-WP/341); Южная Африка (A40-WP/118) и Всемирная метеорологическая организация (ВМО) (A40-WP/202).

Производство полетов

30.24 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/108, представленный Финляндией от имени государств – членов Европейского Союза⁷, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации⁸ и ЕВРОКОНТРОЛем и в соавторстве с Новой Зеландией, касающийся "кооперативного" надзора. Комиссия признала сложность осуществления кооперативного надзора, обусловленную возрастающим количеством трансграничных операций, новыми бизнес-моделями и техническими инновациями и настоятельно призвала государства расширять сотрудничество в целях осуществления эффективного надзора за выполнением трансграничных операций. Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует инициировать работу по решению проблем, которые эта практика создает для государств, и отчитаться об этом на следующей Конференции высокого уровня по безопасности полетов для дальнейшего рассмотрения. В связи с этим и с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов Комиссия рекомендовала ИКАО:

⁷ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

⁸ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

- a) выработать общее понимание кооперативного надзора в качестве фактора, способствующего осуществлению комплексного трансграничного надзора, особенно в контексте новых технических инноваций и трансграничных эксплуатационных моделей, которое также должно охватывать аспекты совместной ответственности или перераспределения ответственности между участвующими государствами;
- b) способствовать внедрению надзора, основанного на оценке риска, в качестве важного элемента управления риском в области безопасности полетов путем разработки комплекта пособий по кооперативному надзору;
- c) поручить соответствующим группам экспертов проанализировать SARPS, касающиеся роли и ответственности государства эксплуатанта и государства регистрации, для определения того, имеются ли препятствия для кооперативного надзора, и устранить такие выявленные препятствия, учитывая варианты операций при наличии или отсутствии соглашений, предусмотренных статьей 83 *bis*.

30.25 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A40-WP/117, касающийся надзора за деятельностью иностранных эксплуатантов. Комиссия отметила, что используемая в различных государствах практика утверждения иностранных эксплуатантов отличается, и согласилась с тем, что ИКАО следует рекомендовать государствам стандартизировать эти процессы в соответствии с требованиями части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и рекомендациями, содержащимися в *Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Doc 8335). Комиссия приняла к сведению информацию о деятельности, проводившейся ИКАО при поддержке Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) и ИАТА, по разработке прикладного средства для утверждения иностранных эксплуатантов (FOAT), которое внесет свой вклад в процесс стандартизации и гармонизации рассмотрения заявок, подаваемых иностранными эксплуатантами, и предложила заинтересованным государствам принять участие в реализации этого проекта.

30.26 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A40-WP/124, касающийся предложения о пересмотре и дальнейшей доработке инструктивного материала, посвященного гармонизации процессов придания силы свидетельствам авиационного персонала или конверсии. Комиссия рекомендовала Совету рассмотреть эти предложения с учетом имеющихся приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.27 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A40-WP/121, касающийся импорта, разработки и сертификации воздушных судов, и документ A40-WP/200, представленный Соединенными Штатами Америки, в котором Ассамблее предлагается признать важность обеспечения того, чтобы информация, содержащаяся в онлайн-сети информации о летной годности (OAIN), была актуальной и точной. Комиссия

признала текущую работу ИКАО по обеспечению того, чтобы информация в OAIN поддерживалась в актуальном состоянии, и рекомендовала разработать вопрос протокола для обеспечения своевременного обновления информации государств о летной годности. Комиссия приняла к сведению информацию о проводимой деятельности по оказанию содействия импорту, проектированию и сертификации воздушных судов и согласилась с тем, что эту деятельность следует продолжить. Комиссия рекомендовала, чтобы группа экспертов рассмотрела предлагаемые действия по оказанию содействия гармонизации используемых государствами разработчика процедур сертификации и спецификаций с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.28 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/232, представленный Австралией в соавторстве с Мальдивскими Островами, Новой Зеландией и Южной Африкой, и документ A40-WP/360, представленный Российской Федерацией, в которых выражается озабоченность в отношении быстро приближающейся даты начала применения Стандартов части I Приложения 6, касающихся определения местоположения воздушного судна, терпящего бедствие. Комиссия приняла к сведению информацию об осуществляемой в настоящее время деятельности по разработке дополнительных правил аэронавигационного обслуживания (PANS), касающихся глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) и то, что в настоящее время ИКАО разрабатывает вспомогательные средства, включая централизованную базу данных о местоположении воздушного судна, терпящего бедствие, в целях оказания поддержки обеспечению даты начала применения Стандартов Приложения 6 в 2021 году. Комиссия приняла к сведению обеспокоенность ряда секторов отрасли относительно этой даты. Несмотря на то, что предложение сохранить дату начала применения этих Стандартов получило поддержку, Комиссия рекомендовала поручить ИКАО провести обследование для определения готовности государств и отрасли к дате начала применения, с тем чтобы выявить любые потенциальные проблемы, связанные со сроками внедрения.

30.29 Комиссия рассмотрела представленные Российской Федерацией документы A40-WP/307 и A40-WP/358, в которых содержится предложение о создании группы экспертов для разработки шкалы оценки владения фразеологией радиообмена ИКАО и возобновлении деятельности по определению требований к владению письменным и устным английским языком для членов летных экипажей и технического персонала. Комиссия отметила, что глобальный показатель эффективной реализации требований к владению языком составляет почти 85 %, а также приняла к сведению информацию о деятельности ИКАО по оказанию государствам дополнительной поддержки в разработке качественных тестов для определения степени владения языком. Комиссия также отметила, что необходимость точного и ясного обмена общей, конкретной и связанной с производственной деятельностью информацией в полной мере относится как к фразеологии, так и к разговорному языку и что необходимо дополнительно рассмотреть вопрос о наилучшем подходе к рассмотрению требований к владению письменным английским языком. Комиссия рекомендовала Совету рассмотреть предложения с учетом деятельности, осуществляемой в региональных бюро, и существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.30 Комиссия рассмотрела представленный Канадой документ A40-WP/257, в котором содержится обзор принятой в Канаде стратегии по уменьшению количества лазерных атак на воздушные суда, предусматривающей сочетание мер запрета, усиление мер по обеспечению правоприменения и повышение уровня информирования. Комиссия отметила успешную реализацию этой стратегии и поддержала усилия, направленные на обмен передовой практикой и

информацией относительно эффективности таких стратегий с другими государствами-членами. Комиссия также приняла к сведению информационный бюллетень по безопасности полетов RASG-MID 12 (RSA/12), касающийся данного предмета.

30.31 Комиссия рассмотрела представленный Китаем документ A40-WP/303, в котором предлагается рассмотреть вопрос о частоте выключений двигателей в полете (IFSD), используемой при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO). Комиссия поддержала предложение о создании группы экспертов с участием представителей отрасли для пересмотра IFSD и определения любых последующих необходимых мер, если в этом возникнет необходимость. Любые результаты такого пересмотра должны будут основываться на имеющихся вспомогательных данных и учитывать действующую практику в целях избежания нежелательных последствий. В этой связи Комиссия рекомендовала поручить Совету рассмотреть предлагаемые меры с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.32 Комиссия рассмотрела представленный ИККАИА, ИАТА, Международным советом деловой авиации (МСДА) и ИФАЛПА документ A40-WP/271, в котором обращается внимание на то, что по сравнению с реактивными самолетами частота авиационных происшествий при выполнении региональных полетов турбовинтовыми самолетами выше, и призвала ИКАО уделить приоритетное внимание деятельности, связанной с обеспечением безопасности полетов турбовинтовых самолетов. Комиссия поддержала предложение о проведении дополнительного анализа имеющихся данных для определения будущих направлений деятельности в областях, оказывающих наибольшее влияние на безопасность полетов, и приветствовала высказанную отраслью поддержку для выполнения этой задачи. Комиссия также отметила выгоды для выполнения таких операций, обусловленные увеличением масштабов внедрения заходов на посадку с вертикальным наведением, и напомнила о резолюции A37-11 Ассамблеи, в которой государствам настоятельно рекомендуется к 2016 году обеспечить заходы на посадку на все международные ВПП с использованием навигации, основанной на характеристиках (PBN).

30.33 Информационные документы представили: Бразилия (A40-WP/538); Китай (A40-WP/263 и A40-WP/299); Финляндия от имени Европейского Союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЬ (A40-WP/83); Индонезия (A40-WP/436); Иран (A40-WP/453 и A40-WP/454); Пакистан (A40-WP/402); Республика Корея (A40-WP/376, A40-WP/515 и A40-WP/516); Саудовская Аравия (A40-WP/456); Южная Африка (A40-WP/345); ИККАИА (A40-WP/93) и ИФАЛПА (A40-WP/426).

Компетентность и медицинские аспекты

30.34 Комиссия рассмотрела представленный Соединенными Штатами Америки, Канадой, Перу и Тринидадом и Тобаго документ A40-WP/296, в котором подчеркивается важность совместной деятельности ИКАО, государств и отрасли при проведении дополнительного исследования, посвященного зависимости от средств автоматизации в кабине экипажа, и приняла к сведению информацию о широкой поддержке предложения, касающегося создания для этой цели группы экспертов. Комиссия согласилась с необходимостью проведения анализа для определения потенциальных средств понижения степени зависимости от средств автоматизации и того, каким образом их можно рассмотреть на глобальном и региональном уровнях, результатом которого могли бы стать поправки к SARPS Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному*

персоналу" и Приложению 6 "Эксплуатация воздушных судов". Комиссия рекомендовала поручить Совету рассмотреть предлагаемые действия с учетом приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.35 Комиссия рассмотрела представленный Канадой, Сингапуром и Соединенными Штатами Америки и поддержанный Фондом безопасности полетов (FSF) и ИАТА документ A40-WP/122, касающийся комплексного подхода к повышению уровня подготовки и компетентности пилотов в период предполагаемого увеличения объема и сложности перевозок. Комиссия согласилась с тем, что в условиях глобального увеличения объемов деятельности коммерческой авиации важным элементом постоянного улучшения отраслевых показателей безопасности полетов является использование прагматичного, управляемого данными подхода к подготовке пилотов. Комиссия рекомендовала ИКАО, государствам и отрасли использовать методы компетентностной подготовки или подготовки, основанной на анализе фактических данных, и методы оценки и проявлять гибкость при их использовании с целью учета реальной степени риска и достижения последовательных и удовлетворительных эксплуатационных показателей.

30.36 Комиссия рассмотрела представленный Международной федерацией ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА) документ A40-WP/105, касающийся нового направления в работе персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP), обеспечивающего задействование технических и управленческих возможностей для противостояния киберугрозам информационным системам и инфраструктурам CNS. Комиссия отметила, что для авиационного сообщества ИКАО не определяет какие-либо рабочие функции для этих направлений. Комиссия напомнила о том, что общие принципы, изложенные в документе *"Правила авиационного обслуживания. Подготовка персонала"* (PANS-TRG, Doc 9868), и соответствующий инструктивный материал, содержащийся в *Руководстве по квалификационной системе подготовки и оценке персонала по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения* (Doc 10057), могут использоваться организаторами обучения для включения конкретных учебных элементов, таких как кибербезопасность, и что при подготовке в будущей новой версии Doc 10057 можно рассмотреть вопрос о внесении конкретного инструктивного материала по подготовке в области кибербезопасности.

30.37 Комиссия рассмотрела представленный Канадой документ A40-WP/256, в котором ИКАО предлагается рассмотреть вопрос о психическом здоровье и расстройствах, связанных с употреблением психоактивных веществ, посредством просвещения и повышения степени осведомленности, а также включения этого вопроса в план работы соответствующей группы экспертов. В документе A40-WP/125, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, ИКАО также предлагается принять проактивный подход в области просвещения обладателей свидетельств относительно использования медицинских препаратов и алкоголя, провести глобальный обзор и анализ способности государств осознать и устранить сложную проблему, связанную с употреблением психоактивных веществ, и разработать общие принципы обмена между государствами данными и медицинской информацией. В документе A40-WP/123, также представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, предлагается признать синдром обструктивного апноэ во сне (OSA) в качестве возникающей медицинской проблемы и разработать инструктивный материал по повышению степени осведомленности, просвещению и выявлению синдрома OSA. Комиссия отметила, что вопрос о повышении степени осведомленности и пропаганде здорового образа жизни в части, касающейся синдрома

обструктивного апноэ во сне, психического здоровья и расстройств, связанных с употреблением психоактивных веществ, рассматривается в Приложении 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" и соответствующих инструктивных указаниях, включая *Руководство по авиационной медицине* (Дос 8984), а также в совместной публикации ИКАО, ИАТА и ИФАЛПА "Пригодность к летной работе". Эти документы согласуются с содержащимися в Приложении 19 положениями, касающимися управления безопасностью полетов. Комиссия согласилась с тем, что содержание этих рабочих документов следует передать соответствующим группам экспертов, занимающимися этими вопросами. Комиссия также согласилась с предложением об обмене государствами информацией и передовой практикой.

30.38 Информационные документы представили: Бразилия (A40-WP/540); Китай (A40-WP/300); Индонезия (A40-WP/553); Япония (A40-WP/445 и A40-WP/446) и Объединенные Арабские Эмираты (A40-WP/169).

Управление безопасностью полетов

30.39 Комиссия рассмотрела представленный Катаром документ A40-WP/143, в котором ИКАО предлагается подготовить обзор культуры обеспечения безопасности полетов, включая полную информацию, необходимую для его практического использования, а региональным группам по обеспечению безопасности полетов (RASG) – подготовить такие обзоры и включить результат их анализа в годовой отчет каждой RASG для информирования о необходимости поддержки в областях, требующих повышенного внимания. Была высказана определенная обеспокоенность относительно того, что культура обеспечения безопасности полетов понимается и интерпретируется множеством различных способов, а также относительно различий правовых рамок, касающихся защиты данных о безопасности полетов и их составителей, и мнение о необходимости рассмотрения этих вопросов до принятия общего подхода к оценке культуры обеспечения безопасности полетов в качестве основы для использования общего показателя. Комиссия рекомендовала Совету рассмотреть предложения с учетом приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.40 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A40-WP/98, в котором содержится предложение об усилении взаимосвязи между функциями расследования авиационных происшествий и инцидентов и государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП) и в этой связи подчеркивается необходимость совершенствования связанных с ГосПБП вопросов протокола Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Комиссия согласилась рекомендовать обратить внимание соответствующих групп экспертов на содержание документа A40-WP/98.

30.41 Канада представила документ A40-WP/258 и пересмотрела его объем с целью включить в него организации, ответственные за конструкцию типа и изготовление "воздушных судов", а также двигателей и воздушных винтов. В этом документе содержится предложение о переносе на более поздний срок даты начала применения (7 ноября 2019 года) поправки 1 к Приложению 19 "*Управление безопасностью полетов*", предусматривающей внедрение системы управления безопасностью полетов (СУБП) организациями, ответственными за конструкцию типа и изготовление двигателей и воздушных винтов. Комиссия отметила, что после принятия Стандарта Советом и наступления даты вступления в силу (т. е. даты, к которой государства могут

уведомить Совет о своем несогласии в соответствии со статьей 90 Чикагской конвенции), Стандарт вступает в силу. Поскольку поправка 1 к Приложению 19 вступила в силу 11 июля 2016 года, предложение о переносе даты начала применения на более поздний срок будет рассматриваться в рамках установленной процедуры изменения Стандарта. Комиссия также отметила, что Стандарт, предусматривающий внедрение СУБП организациями, ответственными за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, начал применяться 14 ноября 2013 года; если организация, ответственная за конструкцию типа или изготовление двигателей или воздушных судов не имеет СУБП, двигатель или воздушный винт будут обязательно охватываться СУБП организации, ответственной за конструкцию типа или изготовление воздушных судов. Государствам напомнили о налагаемом на них статьей 38 Чикагской конвенции обязательстве уведомлять ИКАО о различиях, если они сочтут практически затруднительным придерживаться каких-либо международных стандартов или процедур либо привести свои собственные правила в соответствие с поправкой 1 к Приложению 19 к дате начала применения 7 ноября 2019 года. Была высказана обеспокоенность относительно того, что перенос даты начала применения поправки на более поздний срок для этих организаций может оказать негативное влияние на эффективность внедрения систем управления безопасностью полетов в целом и что ИКАО следует уделить особое внимание подготовке высококачественных вопросов протокола УППКБП, связанных с ГосПБП, и как можно скорее инициировать проведение в рамках УППКБП оценок ГосПБП. Учитывая тот факт, что этот рабочий документ поддержали лишь несколько государств, Комиссия решила не рекомендовать перенос упомянутой даты начала применения на более поздний срок.

30.42 Информационные документы представили: Бразилия (A40-WP/539); Доминиканская Республика (A40-WP/370); Япония (A40-WP/502); Никарагуа (A40-WP/70 Revision No. 1) и Катар (A40-WP/146).

Расследование авиационных происшествий и вопросы, касающиеся воздушного пространства

30.43 Комиссия рассмотрела представленный Аргентиной документ A40-WP/398, в котором обращается внимание на важность отслеживания хода выполнения рекомендаций по безопасности полетов. Комиссия также поручила Совету распространить информацию о программах и процедурах отслеживания хода выполнения рекомендаций по безопасности полетов посредством публикации информации о существующих программах, разработанных в некоторых государствах, и поручила ИКАО определить механизм привлечения средств для оказания поддержки разработке таких программ в государствах. Комиссия согласилась рекомендовать передать это предложение Совету для дальнейшего рассмотрения, отметив при этом, что существующие программы и процедуры, касающиеся отслеживания хода выполнения рекомендаций по безопасности полетов, можно разместить на веб-сайте ИКАО для использования государствами, у которых такие программы отсутствуют.

30.44 Комиссия рассмотрела представленный Аргентиной документ A40-WP/416, в котором рассматривается вопрос о мониторинге психофизического состояния расследователей после проведения работ на месте авиационного происшествия, если они подверглись воздействию различных агрессивных агентов или опасностей. Комиссия отметила, что в циркуляре 315 *"Опасности на местах авиационных происшествий"* содержатся рекомендации относительно управления профессиональными рисками для здоровья при расследовании авиационных происшествий, однако в нем не рассматриваются аспекты мониторинга психофизического

состояния расследователей. Комиссия согласилась передать вопрос о разработке программы мониторинга психофизического состояния расследователей Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета, и наличия внебюджетных ресурсов. Комиссия также настоятельно рекомендовала государствам, разработавшим такие программы, предоставлять своевременную информацию об их реализации, а также призвала государства оказывать поддержку RASG в их деятельности по разработке программ мониторинга психофизического состояния расследователей.

30.45 Комиссия рассмотрела представленный Тринидадом и Тобаго при поддержке Антигуа и Барбуды, Доминики, Гренады, Ямайки, Сент-Китса и Невиса, Сент-Люсии и Сент-Винсента и Гренадин⁹ документ A40-WP/347 с исправлением № 1, в котором рассматриваются стоящие перед некоторыми государствами проблемы в области соблюдения положений Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, касающихся проведения расследований. В этом документе группе экспертов предлагается рассмотреть процессы, используемые при проверке соблюдения государствами SARPS Приложения 13 и положений *Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9756); рекомендуется изменить структуру Приложения 13 и соответствующего инструктивного материала с целью провести различие между требованиями к обеспечению соблюдения менее развитыми государствами и государствами со сложной авиационной отраслью посредством использования иного набора вопросов протокола (ВП) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Комиссия отметила, что реализация МНМ УППКБП основана на принципах универсальности, а при осуществлении этой деятельности применяется систематичный, последовательный и объективный подход, обеспечивающий возможность стандартизированного и единообразного мониторинга всех государств – членов ИКАО.

30.46 Комиссия напомнила о том, что выводы, сделанные в рамках УППКБП, свидетельствуют об отсутствии у некоторых государств возможностей внедрения эффективной системы расследования, что в целом обусловлено нехваткой людских и финансовых ресурсов и отсутствием соответствующего законодательства и правил. Было также отмечено, что региональная система расследований может обеспечить экономию за счет масштабов, обеспечив возможность совместного использования необходимых ресурсов. В этой связи в *Руководстве по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9946) ИКАО опубликовала всеобъемлющий инструктивный материал по региональным системам расследования, а положения, касающиеся передачи полномочий на проведение расследований другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО), были внесены в Приложение 13 в 2010 году. Комиссия также напомнила о том, что в резолюции A38-12 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно авионавигации"* государствам рекомендуется сотрудничать в расследовании авиационных происшествий и чтобы государства и РАИО оказывали помощь. В свете вышеизложенного Комиссия признала проблемы, с которыми сталкиваются некоторые государства при выполнении своих обязательств по проведению расследований, и призвала эти государства в качестве альтернативы РАИО рассмотреть вопрос о создании других механизмов сотрудничества для проведения расследований.

⁹ Документ также поддержан следующими государствами, не являющимися членами ИКАО: Ангилья, Британские Виргинские Острова, Гваделупа и Мартиника.

30.47 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A40-WP/96, в котором ИКАО предлагается создать и разместить на своих ресурсах хранилище данных, касающихся человеческого и организационного факторов, выявленных в результате проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов и применения подходов к управлению факторами риска. Цель такого хранилища данных будет заключаться в оказании содействия оказанию консультативных услуг государствам, располагающим меньшими ресурсами. Комиссия оценила существующий общедоступный веб-сайт, касающийся внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП), электронную библиотеку окончательных отчетов ИКАО, в которой содержатся около 2000 отчетов, и информацию, предоставляемую расследователям в области безопасности полетов Международным обществом специалистов по расследованию авиационных происшествий (ISASI), и рекомендовала Совету рассмотреть предложения с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг.

30.48 Комиссия рассмотрела представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) документ A40-WP/149, в котором содержится предложение о разработке поправки к Приложению 13, предусматривающий перевод окончательных отчетов на родные языки тех, кто погиб в авиационных происшествиях, и членов их семей. Комиссия напомнила о резолюции A39-27 Ассамблеи *"Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* и отметила, что языковые барьеры создают определенные трудности для своевременного предоставления информации семьям. Признавая важность для членов семей и жертв авиационных происшествий надлежащего понимания информации, содержащейся в окончательных отчетах о расследованиях, Комиссия также признала, что подготовка такого перевода приведет не только к сокращению ресурсов на проведение расследования, но может также стать проблематичной для государства, ответственного за проведение расследования, поскольку жертвами любого крупного авиационного происшествия становятся граждане различных стран. Комиссия согласилась с тем, что Совету следует рассмотреть вопрос о расширении соответствующего инструктивного материала для рассмотрения этого вопроса с учетом точек зрения, высказанных в ходе обсуждения, и существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

30.49 Информационные документы были представлены: Аргентиной (A40-WP/384); Индонезией (A40-WP/513) и Республикой Корея (A40-WP/377).

30.50 При рассмотрении документа A40-WP/162, представленного Корейской Народно-Демократической Республикой (КНДР), Комиссия приняла к сведению содержащийся в документе анализ последствий остановки коммерческого авиационного обслуживания SADIS, SITA и Jeppesen. Отмечая усилия КНДР по восстановлению этих видов обслуживания в целях обеспечения безопасного функционирования международной гражданской авиации, Комиссия признала важность выполнения соответствующих резолюций Организации Объединенных Наций (ООН) и Чикагской конвенции и Приложений к ней. Комиссию информировали о том, что Совет ИКАО постоянно получает информацию по данному вопросу, в том числе об изменениях и координации действий с ООН, по мере необходимости, в целях обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации.

30.51 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/138, представленный Кирибати, в котором содержится информация о соображениях Форума тихоокеанских государств (ФТО) и малых островных государств (МОГ) относительно организации верхнего воздушного пространства в южной части Тихого океана. Комиссия приняла к сведению содержание документа и признала, что предложение относительно изменения структуры воздушного пространства внесены в рамках широкой категории поправок к региональным аэронавигационным планам. В этой связи Комиссия напомнила, что эти поправки, касающиеся предоставления аэронавигационных средств и служб для международной воздушной навигации, были определены официальными процедурами, утвержденными Советом ИКАО, и что первоначальные шаги по-прежнему входят в сферу компетенции соответствующих государств и, при необходимости, соответствующего регионального бюро ИКАО.

30.52 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/170, представленный Украиной, в котором делается обзор аспектов организации воздушного движения (ОрВД) и вопросов безопасности полетов в районе полетной информации (РПИ) Симферополь, где ответственность за обслуживание воздушного движения (ОВД) делегирована Украине. Комиссия приняла к сведению принимаемые Украиной меры по содействию безопасному предоставлению аэронавигационного обслуживания и нормализации потоков воздушного движения над открытым морем в РПИ Симферополь с учетом абсолютной необходимости для всех государств соблюдать положения Чикагской конвенции и Приложений к ней. Комиссия также отметила, что данный вопрос входит в круг полномочий Целевой группы по Черному морю (BSTF) Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG). BSTF была создана в поддержку инициативы ИКАО, направленной на постепенную нормализацию потоков воздушного движения в воздушном пространстве над Черным морем и создание необходимого механизма координации действий в целях обеспечения внедрения эксплуатационных и технических решений, взаимоприемлемых для всех сторон. Комиссия поддержала BSTF и рекомендовала ей продолжить свою деятельность.

Прочие вопросы

Механизм доверия, дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС), организация воздушного движения (ОрВД)

30.53 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/295, представленный Новой Зеландией, в котором затрагивается вопрос разработки принципов ИКАО по обеспечению кибербезопасности в авиации в контексте существующих, не привязанных к какой-либо отрасли методов обеспечения кибербезопасности, применяемых государствами, и ИКАО предлагается сосредоточиться на разработке прочных и согласованных принципов кибербезопасности, которыми могли бы руководствоваться государства. Комиссия также рассмотрела документ A40-WP/197, представленный Бразилией, в котором подчеркивается необходимость создания структуры доверия в авиации в целях обеспечения взаимодействия и во избежание разноплановых усилий между государствами и регионами, а также документ A40-WP/369, представленный ИККАИА, в котором содержится призыв к дальнейшему содействию внедрению глобально согласованного механизма доверия в соответствии со стратегией ИКАО в области кибербезопасности при обеспечении соответствующих консультаций с экспертами отрасли.

30.54 Комиссия отметила, что действия, указанные в трех документах, соответствовали действиям, предпринятым Советом ИКАО в отношении рекомендации 5.4/1

конференции AN-Conf/13 и резолюции A39-19 Ассамблеи. В соответствии со стратегией в области кибербезопасности ИКАО работает на всеобъемлющей и комплексной основе над решением стратегически важных вопросов, связанных с киберугрозами, с участием государств, военных органов, отрасли, а также нетрадиционных заинтересованных сторон в области авиации, таких как руководящие органы Интернета. Комиссия также отметила быстрый ход работы над созданием механизма доверия после конференции AN-Conf/13 и подчеркнула, что эта работа включала разработку независимых от технологий методов, процессов и инструктивного материала для авиационного сообщества по снижению киберугроз и обеспечению устойчивости и интероперабельности аэронавигационной системы. До настоящего времени со стороны государств, отрасли и других заинтересованных сторон была получена решительная поддержка.

30.55 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/465, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) и поддержанный нижеуказанными государствами региона SAM ИКАО и государствами – членами ЛАКГА¹⁰, и признала, что деятельность ИКАО по разработке инструктивного материала и учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS, связанных с ДПАС, приносит пользу государствам и регионам. Комиссия отметила, что вышеупомянутая деятельность осуществляется в рамках ИКАО, и рекомендовала ее продолжать.

30.56 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/120, представленный ИККАИА и ИФАЛПА, в котором ИКАО настоятельно рекомендуется разработать эксплуатационные процедуры для глобальной стратегии в отношении верхнего воздушного пространства, внедрение которой во всем мире будет распространяться на все полеты воздушных судов, включая коммерческие космические полеты. Комиссия отметила постоянную применимость рекомендации 5.1/1 AN-Conf/13 "Полеты выше эшелона полета 600" и согласилась с тем, что любое предопределение единообразных ограничений, таких, например, как вертикальные границы, без дополнительных консультаций будет преждевременным.

30.57 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/419, представленный Камеруном, в котором подчеркиваются выгоды заключения региональных договоренностей с области поиска и спасания (SAR) для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств по Приложению 12 *"Поиск и спасание"*. Комиссия напомнила, что такие соглашения, соответствующие положениям Приложения 12, должны надлежащим образом координироваться с заинтересованными государствами. Было также отмечено, что для достижения прогресса в решении таких вопросов любая соответствующая поправка к применимому eANP (электронный региональный аэронавигационный план) по-прежнему является региональной прерогативой.

30.58 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/85, представленный Финляндией от имени Европейского Союза и его государств-членов¹¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации¹² и ЕВРОКОНТРОЛем, в котором обосновывается внедрение совместного глобального сетцентрического планирования структуры воздушного пространства,

¹⁰ Белиз, Боливия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Никарагуа, Панама, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

¹¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

¹² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

организации потоков воздушного движения, операционной и технической интероперабельности. Признав важность взаимосвязи региональных/субрегиональных сетей и обмена данными ОрВД во всех регионах, Комиссия отметила сохраняющуюся применимость рекомендации 3.3/1 AN-Conf/13 "Сетевые операции (NOPS)". Комиссия также отметила, что предлагаемые действия осуществляются в рамках постоянных усилий ИКАО и рекомендовала передать этот рабочий документ соответствующим группам экспертов.

30.59 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/137, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором подчеркиваются выгоды слияния данных для получения более последовательной, точной и полезной информации по сравнению с любыми отдельными источниками данных. В документе также признается необходимость интеграции с существующими системами, такими, как iSTARS. Комиссия отметила, что в связи с рекомендацией 7.1/1 AN-Conf/13, которая была утверждена Советом, ИКАО предпринимает действия по принятию решений на основе данных, дальнейшей разработке iSTARs и системы мониторинга информации о мерах по обеспечению безопасности полетов (SIMS), которая является формой центра слияния данных. Эта деятельность осуществляется на постоянной основе и включает координацию с государствами – членами ИКАО посредством соответствующих региональных групп, а также двусторонних совещаний.

30.60 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/417, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), в котором содержится информация о достигнутом государствами Карибского (CAR) и Южноамериканского (SAM) регионов прогрессе во внедрении и подсоединении центров систем обработки (AMHS) сообщений ОВД. Комиссия отметила достигнутый прогресс в этом отношении и важность продолжения координации действий между заинтересованными государствами для дальнейшего продвижения этой работы. Комиссия отметила, что существующие положения будут способствовать целевому использованию системы AMHS и что дальнейшая координация действий на региональном уровне обеспечит достижение целей регионального плана.

30.61 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/359, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), в котором подчеркиваются практические проблемы сотрудничества между гражданскими и военными органами государств в районах полетной информации (РПИ), примыкающих к регионам CAR и SAM ИКАО. Признав важность тесной координации и сотрудничества между гражданскими и военными органами сопредельных государств, Комиссия отметила, что предлагаемые действия отражают рекомендацию 3.4/2 AN-Conf/13, утвержденную Советом ИКАО. Комиссия настоятельно призвала государства продолжать предпринимать усилия по обеспечению сотрудничества и взаимодействия гражданских и военных органов в пределах всех границ воздушного пространства.

30.62 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/119, представленный КАНСО, ИККАИА и Сингапуром, в котором рассматриваются проблемы, которые должны решать ПАНО для безопасного и эффективного обеспечения необходимой пропускной способности с целью обеспечения прогнозируемого роста объема перевозок, а также предлагается ряд мероприятий для выполнения задач Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Комиссия отметила, что предлагаемые действия согласуются с действиями, предпринятыми Советом ИКАО в соответствии с рекомендацией 4.3/1 AN-Conf/13. Тем не менее содержание документа, в особенности вопросы, касающиеся

необходимости рассмотрения взаимозависимостей между ключевыми областями деятельности, следует довести до сведения соответствующей группы экспертов для дальнейшего рассмотрения. Комиссия согласилась с тем, что государствам следует настоятельно рекомендовать расширять сотрудничество и партнерство в целях решения общих задач, содействовать надлежащему финансированию систем ОрВД и инфраструктуры CNS, а также обеспечивать наличие финансовых механизмов для эффективного внедрения эксплуатационных усовершенствований.

Эксплуатация и инфраструктура аэропортов (АОИ)

30.63 Комиссия рассмотрела документ WP/393, представленный Камеруном, в котором подчеркиваются последствия незаконного захвата земель аэропортов для безопасной эксплуатации и расширения аэропортов. В документе поддерживается ряд действий, направленных на обеспечение безопасности и охраны земельных фондов для будущего расширения, а также дальнейшей безопасной эксплуатации аэропортов. Отметив, что адекватные положения ИКАО уже существуют или находятся в процессе разработки, Комиссия высказалась за необходимость повышения осведомленности по данному вопросу.

30.64 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/144, представленный Катаром, в котором выражена просьба к ИКАО пересмотреть положения, касающиеся сертификации аэродромов, в целях обеспечения охвата вопросов сертификации аэродромов, ответственность за эксплуатацию которых разделяют независимые организации. Комиссия согласилась с предложенными действиями и была информирована о том, что действия, касающиеся ИКАО, охватываются существующей программой работы.

30.65 Комиссия рассмотрела представленный Объединенными Арабскими Эмиратами документ A40-WP/218 о необходимости активизации поддержки управления аэронавигационной информацией (AIM) и о той роли, которую может играть инициатива "Ни одна страна не остается без внимания". Комиссия согласилась с тем, что ИКАО следует продолжать поддерживать и поощрять активное участие всех государств в усилиях по глобальной модернизации и внедрению AIM.

30.66 Комиссия рассмотрела документ WP/264, представленный Индонезией, в котором предлагается использовать интегрированную веб-систему обработки аэронавигационной информации (I-WISH) в целях поддержки совместного принятия решений (CDM). Комиссия приняла к сведению документ A40-WP/264 и согласилась с тем, что его содержание следует довести до сведения соответствующей группы экспертов.

30.67 Комиссия рассмотрела представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) документ A40-WP/449 по вопросам, подлежащим рассмотрению при разработке и внедрении модели обмена метеорологической информацией ИКАО (IWXXM). Признав с благодарностью предлагаемую поддержку во внедрении и получив информацию о том, что группа экспертов уже рассматривает деятельность, связанную с IWXXM, Комиссия согласилась с тем, что содержание документа следует довести до сведения соответствующей группы экспертов.

30.68 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/207, представленный ИККАИА, МСА, КАНСО и ИФАТКА. Признав растущие требования к безопасным, надежным, интероперабельным и повсеместным системам CNS для поддержания безопасных, эффективных и

экономичных перевозок и необходимость защиты спектра, выделенного для этих систем, Комиссия согласилась с тем, что государствам следует активно поддерживать позицию ИКАО на Всемирной конференции по радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ) в 2019 году (ВКР-19). При условии финансирования существующих приоритетов за счет бюджета 2020–2022 гг. и наличия внебюджетных ресурсов Комиссия согласилась с тем, что, как указано в рекомендации 2.2/1 AN-Conf/13, ИКАО следует, опираясь на многодисциплинарную оценку элементов CNS, провести "исследование в целях выработки необходимой стратегии в отношении CNS и доступа к спектру частот и дорожной карты, касающейся систем, в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном плане..."

Производство полетов (OPS)

30.69 Комиссия рассмотрела представленный Бразилией документ A40-WP/179, касающийся концепции "двойного" контроля для краткосрочного обмена воздушными судами. Комиссия отметила, что действия, указанные в документе A40-WP/179, рассматривались в рекомендации 7.3/1 f) AN-Conf/13, утвержденной Советом, и выразила надежду на то, что в ходе трехлетнего периода 2020–2022 гг. будет достигнут прогресс. Комиссия приняла к сведению информацию о том, что затронутые вопросы будут доведены до сведения соответствующей группы экспертов для их учета в рамках своей деятельности.

30.70 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/304, представленный Китаем, в котором подчеркиваются проблемы эксплуатации высотных аэродромов. К конкретным проблемам относились неблагоприятные погодные условия, ограниченные навигационные средства и влияние гипоксии из-за кислородного голодания. Комиссия признала, что предлагаемые действия были представлены на 39-й сессии Ассамблеи, впоследствии утверждены Советом и включены в программу работы соответствующей группы экспертов.

30.71 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/110, представленный Республикой Молдова, в котором рекомендуется разработка SARPS, требующих установки замков с централизованным управлением для верхних багажных полок пассажирских воздушных судов для использования при эвакуации. В нем также предлагается разработать рекомендации и инструктивный материал для государств и отрасли, направленный на согласование положений, касающихся ручной клади, и осуществления контроля за ручной кладью во время эвакуации в целях снижения рисков для безопасности полетов. Комиссия была информирована о том, что документ ИКАО *"Руководство по информации и инструкциям для обеспечения безопасности пассажиров"* (Doc 10086), опубликованный в 2018 году, содержит инструктивный материал по вопросу обращения с ручной кладью при эвакуации. Комиссия согласилась с тем, что информацию о проведенном обсуждении и содержание данного рабочего документа следует довести до сведения соответствующей группы экспертов.

30.72 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/287, представленный Соединенным Королевством, Новой Зеландией, Францией и Нидерландами, в котором содержится призыв к ИКАО и государствам продолжать уделять первоочередное внимание снижению рисков, связанных с неправильной перевозкой литиевых батарей воздушными судами, включая перевозку батарей, незадекларированных в качестве опасных грузов, неправильно задекларированных батарей (как опасных грузов, представляющих меньшую опасность) и батарей, не отвечающих установленным требованиям к испытаниям. Комиссию проинформировали о том, что риски,

создаваемые организациями в цепи грузовых поставок, уже отражены в программе работы Организации. ИКАО будет по-прежнему уделять первоочередное внимание снижению рисков для безопасности полетов, связанных с перевозкой литиевых батарей по воздуху.

30.73 Комиссия рассмотрела представленный КАНСО, МСА и ИККАИА документ A40-WP/173, касающийся достигнутых преимуществ применения процедур захода на посадку (АРСН) в рамках санкционированных требуемых навигационных характеристик (RNP AR). Комиссия признала важность разработки процедур RNP AR, по мере необходимости, и рекомендовала государствам рассмотреть вопрос об их использовании. Комиссия отметила, что соответствующие группы экспертов в настоящее время рассматривают вопрос о разработке инструктивного материала по RNP AR в рамках существующей программы работы.

30.74 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/272, представленный ИККАИА, МСДА и ИФАЛПА, в котором ИКАО предлагается уделять первостепенное внимание работе, связанной с производством полетов вертолетов, и рассмотреть вопрос о востребованности новых положений. Отметив, что вопросы производства полетов вертолетов входят в существующие программы работы различных групп экспертов, Комиссия призвала государства собирать и обмениваться информацией о передовой практике для обеспечения таких полетов посредством региональных групп планирования и осуществления проектов.

Секция расследований авиационных происшествий (AIG), Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) и система управления безопасностью полетов (СУБП)

30.75 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/69, представленный Никарагуа, и приняла к сведению усилия Никарагуа по созданию функционально независимого органа по расследованию авиационных происшествий в соответствии с Приложением 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*", в результате чего никарагуанское агентство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (ANIA) подчиняется непосредственно президенту республики государства Никарагуа. Что касается предложения относительно разработки дополнительного инструктивного материала по расследованию авиационных происшествий, то Комиссия напомнила, что циркуляр 315 "*Опасности на местах авиационных происшествий*" содержит инструктивный материал, касающийся, в частности, рисков для здоровья, создаваемых химическими и легковоспламеняющимися веществами в результате авиационных происшествий. Комиссия была информирована о том, что в настоящее время разрабатывается инструктивный материал по охране окружающей среды на месте авиационного происшествия.

30.76 При рассмотрении документа A40-WP/99, представленного Объединенными Арабскими Эмиратами, Комиссия отметила, что программное обеспечение по расследованию авиационных происшествий может быть жизненно важным инструментом проведения расследований авиационных происшествий для эффективного управления ресурсами по расследованию. Комиссия также отметила, что система управления расследованиями авиационных происшествий в Объединенных Арабских Эмиратах (UAE AIMS) способствовала повышению эффективности многочисленных функций по проведению расследований и что государствам следует рассмотреть преимущества внедрения программного обеспечения в свои процессы проведения расследований. Комиссия согласилась с тем, что государствам следует обмениваться

опытом, связанным с применением программного обеспечения при расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

30.77 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/100, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором ИКАО предлагается разработать систему подготовки и оценки расследователей авиационных происшествий, основанную на компетенциях. Комиссия признала важную роль, которую играют расследователи в эффективном проведении расследований авиационных происшествий и инцидентов, и отметила, что эта задача уже решается соответствующей группой экспертов.

30.78 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/147, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI), и приняла к сведению просьбу рассмотреть, в частности, вопрос о разработке Рекомендуемой практики, предусматривающей подготовку эксплуатантами аэропортов надлежащих планов по своевременному оказанию эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в рамках своих планов мероприятий на случай аварийной обстановки. Комиссия отметила, что в томе I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"* в настоящее время содержатся положения, касающиеся разработки плана мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме, а в части 7 *"Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту"* *Руководства по аэропортовым службам* (Дос 9137) содержится дополнительный инструктивный материал. В контексте положений по оказанию помощи семьям, содержащихся в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"*, и документе *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9998), которые охватывают эксплуатантов аэропортов, Комиссия отметила, что документ Дос 9137 должен быть обновлен в рамках текущей программы работы ИКАО. Комиссия согласилась с тем, что содержание документа A40-WP/147 следует довести до сведения соответствующих групп экспертов.

30.79 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/231, представленный Австралией при поддержке Канады, Новой Зеландии и Сингапура, в котором ИКАО рекомендуется оказать помощь государствам с системами авиации небольшого масштаба, в частности малым островным развивающимся государствам Тихоокеанского региона, путем предоставления целевого инструктивного и образовательного материала, а также посредством расширения регионального участия и сотрудничества в осуществлении Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Поддержав данные предложения, Комиссия отметила, что инициативы ИКАО по рассмотрению этих вопросов уже реализуются.

30.80 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/145, представленный Катаром, в котором предлагается разработать новый Стандарт Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*, касающийся управления изменениями на государственном уровне. Комиссия признала, что ряд осуществляемых инициатив ИКАО может касаться поднятых в документе вопросов, и согласилась с тем, что содержание документа следует довести до сведения соответствующих групп экспертов.

30.81 Комиссия рассмотрела документ A40-WP/316, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке государств SAM ИКАО и государств – членом

ЛАКГА¹³, в котором подчеркивается важность набора и подготовки вспомогательного персонала, необходимого для поддержания государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов как основы ГосПБП. В документе A40-WP/351, также представленном Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке государств САМ ИКАО и государств – членов ЛАКГА, и в документе A40-WP/421, представленном Австралией, Новой Зеландией, Сингапуром и Соединенным Королевством совместно с Италией и Северной Македонией, ИКАО предлагается разработать новые квалификационные требования, связанные с функциями по внедрению ГосПБП. Комиссия признала необходимость определения набора комплексных компетенционных требований, связанных с управлением безопасностью полетов, и их учета при разработке и внедрении ГосПБП. Было также отмечено, что в Doc 10070 *"Руководство по компетенциям инспекторов гражданской авиации по безопасности полетов"* рассматривается ряд этих компетенций.

— КОНЕЦ —

¹³ Белиз, Боливия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.