



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 27 повестки дня. Безопасность полетов

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ЕГО РАЗВИТИЕ

(Представлено CANSO)

КРАТКАЯ СПРАВКА

1^о издание Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (GASP, Doc 10004, см. A38-WP/92) представляет нормы стратегического планирования для Региональных групп по авиационной безопасности (RASGs), государств и отрасли с целью согласования и координирования усилий, направленных на повышение авиационной безопасности. Это похвальное стремление, которое поддерживает CANSO. Но для того, чтобы все заинтересованные стороны установили приоритеты и цели и выделили необходимые ресурсы, потребуется дальнейшее совершенствование GASP для обеспечения соответствующих инструментов и рекомендаций в помощь заинтересованным сторонам при разработке ими планов. В настоящем документе представлена позиция CANSO относительно GASP и его дальнейшей разработки с учетом того, что 2^о издание GASP будет рассмотрено запланированной Конференцией на высоком уровне в 2015 г. для дальнейшего утверждения 39^й сессией Ассамблеи в 2016 г.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть рекомендации, представленные в разделе 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 1-м издании Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (GASP, Doc 10004) представлено стратегическое направление для рабочей программы ИКАО по обеспечению безопасности и методология планирования международного согласования в области обеспечения авиационной безопасности. Центральной темой является партнерство и сотрудничество, т. к. государства, регионы и отрасль будут пользоваться этим документом как пособием для разработки или обновления собственных планов, которые будут затрагивать приоритеты конкретных государств и регионов в области безопасности в соответствии с глобальными задачами, указанными в GASP.

1.2 Новый GASP ставит своей задачей повышение уровня развития надзора за безопасностью среди государств и делает необходимый акцент на преемственности в отношении элементов существующего GASP. Он призван включить и доработать инициативы и задачи, сформулированные в предыдущих версиях, в дополнение к содержащимся в Глобальной

¹ Текст документа на всех языках представлен CANSO.

дорожной карте безопасности полетов (GASR), разработанной Группой отраслевого стратегического планирования в области безопасности полетов (ISSG)² в тесном взаимодействии с ИКАО.

1.3 GASP будет обновляться каждые три года, и для сохранения его актуальности и полезности в качестве концепции стратегического планирования необходимо будет его дальнейшее совершенствование при сотрудничестве и консультировании с заинтересованными сторонами и включение в него важнейших инструментов планирования и дорожных карт для использования Региональными группами по авиационной безопасности, государствами и отраслью. Рассмотрение GASP на ежегодной основе и его обновление каждые три года предоставит возможность оценивать долгосрочную стратегию, а также определять ближайшие и промежуточные цели и расставлять приоритеты для выделения необходимых средств. Учитывая многочисленные уже существующие и планируемые инициативы и программы в области обеспечения безопасности, для достижения успеха необходимо использовать совместные, общие подходы. В этом смысле 1-е издание GASP как политический документ высокого уровня является приветствуемой инициативой по обеспечению согласования и координации усилий, поддерживаемой CANSO.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Общая цель нового GASP состоит в постоянном улучшении показателей безопасности посредством выполнения государственных требований к надзору за безопасностью и использования четырех важных *факторов обеспечения безопасности: стандартизация, сотрудничество, ресурсы и обмен информацией в области безопасности*. В течение следующего десятилетия государства должны усовершенствовать свои возможности в области надзора за безопасностью посредством реализации: Стандартов и рекомендованной практики ИКАО (SARP), касающихся процессов государственного утверждения, разрешения, сертификации и лицензирования в ближайшей перспективе (к 2017 г.), норм государственных программ ИКАО по обеспечению безопасности (SSP) в среднесрочной перспективе (к 2022 г.) и усовершенствованной системы по надзору за безопасностью, включая управление предсказуемыми рисками в долгосрочной перспективе (к 2027 г.).

2.2 Эти цели дополняют создание и внедрение систем управления безопасностью (SMS) операторами и поставщиками обслуживания. В GASP признается, что *такой фактор обеспечения безопасности, как стандартизация*, должен поддерживаться соблюдением отраслевыми поставщиками обслуживания национальных норм, а также следование наилучшим методам работы в отрасли. Такое развитие событий можно только приветствовать. В CANSO давно признана необходимость применения норм для поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSPs), в рамках которых можно с упреждением управлять безопасностью, поскольку правила, относящиеся к SMS, по большей части рассматриваются как формулировки общих требований, по которым можно проверять соответствие.

2.3 Поэтому CANSO разработала свои Критерии качества (SOE) для систем управления безопасностью (SMS), основанные на обмене передовыми методами реализации SMS между поставщиками аэронавигационного обслуживания, являющимися ее участниками. Выпущенные в 2010 г., они содержат систему активного упреждающего подхода к управлению безопасностью, основанного на показателях эффективности, для поставщиков аэронавигационного

² Участниками ISSG являются: компании Airbus и Boeing, Международный совет аэропортов (ACI), Организация аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (CANSO), Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (IFALPA) и Всемирный фонд безопасности полетов (FSF).

обслуживания и дополняют Стандарты и рекомендованную практику (SARPs) ИКАО в области SMS. Они позволяют поставщикам аэронавигационного обслуживания построить систему, соответствующую их размеру и эксплуатационной сложности, и в них признается, что достижение высшего уровня зрелости SMS – это долгосрочный процесс, который должен проходить пошагово и с тщательным планированием. Поскольку ценность отраслевых стандартов оптимальных методов для реализации норм SSP признается в GASP, ИКАО получает стимул для продолжения поддержки разработки и соблюдения поставщиками обслуживания и эксплуатантами отраслевых стандартов оптимальных методов управления безопасностью, таких как Критерии качества (SOE) CANSO для систем управления безопасностью (SMS).

2.4 Такой *фактор обеспечения безопасности, как сотрудничество*, учитывает ценность партнерства и координации. Цели, приоритеты и задачи, изложенные в новом GASP, разработаны для международного авиационного сообщества в целом и при сотрудничестве с ним. Поскольку GASP устанавливает целевые показатели и инициативы по безопасности для всего авиационного сообщества, он должен также обеспечивать рациональную и эффективную координацию дополнительных работ по обеспечению безопасности среди всех заинтересованных сторон. Должна быть продолжена работа по разработке механизма такой координации для заинтересованных сторон, который должен быть предложен для следующего издания GASP. Такая координация между ИКАО и регулирующими организациями может также помочь избежать противоречий между стратегическим планированием в GASP и предполагаемыми государственными и/или региональными регулятивными инициативами.

2.5 Глобальные приоритеты обеспечения авиационной безопасности установлены для трех областей: повышение показателей безопасности на взлетно-посадочной полосе, уменьшение количества случаев столкновений с землей в управляемом полёте (CFIT) и уменьшение количества случаев аварий и авиационных происшествий в полёте при потере управления. Работа по этим приоритетам должна вестись на международном, региональном и государственном уровнях. CANSO является одним из поддерживающих партнеров Глобальной инициативы по безопасности на взлетно-посадочной полосе, осуществление которой было начато в мае 2011 г., а также оказывает поддержку ряду региональных семинаров по безопасности на взлетно-посадочной полосе, включая семинар, который она провела совместно с ATNS в г. Кейптауне в октябре 2012 г. Кроме того, на своем Всемирном саммите по ОрВД и 17^м Ежегодном общем собрании (EOC) на Кюрасао в июне 2013 г. она начала совместно с другими заинтересованными сторонами осуществление своей новейшей инициативы по безопасности на взлетно-посадочной полосе, которая включает в себя ряд инструментов по содействию снижению числа неустойчивых заходов на посадку. В дальнейшие издания GASP могут быть включены перечень и краткое описание инициатив, осуществление которых начато заинтересованными сторонами в авиации, вместе с целями и задачами, а также извлеченными уроками.

2.6 Такой *фактор обеспечения безопасности, как ресурсы* учитывает, что для эффективного надзора за безопасностью необходимо вложение человеческих, технических и финансовых ресурсов для достижения целей в области обеспечения безопасности и постоянного мониторинга достигнутых показателей. Выработка и согласование приоритетов и целевых показателей делегируется Региональным группам по авиационной безопасности (RASGs), государствам и отрасли. Для поддержки разработки региональных и национальных панов реализации новый GASP должен будет предоставить необходимые инструменты планирования и принятия решений и дорожные карты, которые помогут Региональным группам по авиационной безопасности (RASGs), государствам и отрасли определять свои потребности и требования и устанавливать приоритеты в соответствии с их возможностями и ограничениями ресурсов. CANSO готова оказывать содействие в разработке таких дополнительных рекомендаций и инструментов принятия решений.

2.7 Такой фактор обеспечения безопасности, как обмен информацией в области безопасности, подчеркивает важность работы по обмену информацией для целостной оценки показателей безопасности в глобальном масштабе с помощью добровольного обмена информацией, собираемой из разных источников. Положения ИКАО по использованию информации в области безопасности, обмену и защите все еще находятся в процессе разработки. При этом в марте 2013 г. CANSO уже согласовала Меморандум о сотрудничестве (MoC) с ИКАО, цель которого заключается в улучшении показателей безопасности в аэронавигации во всем мире путем создания основы для совершенствования диалога в области безопасности аэронавигации, сотрудничества и обмена информацией между двумя организациями. В связи с продолжающейся разработкой и согласованием условий использования информации в области безопасности потребуются также дальнейшее совершенствование GASP для отражения этих изменений. Здесь предстоит значительное и реальное дальнейшее развитие, включая будущие инструменты отчетности и приборные доски. CANSO продолжит поддерживать эту работу.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Как политический документ высокого уровня, GASP создает хорошую основу для разработки и реализации региональных и государственных планов, тем самым обеспечивая согласование и координирование усилий, направленных на повышение авиационной безопасности. Для поддержки этой цели возможно дальнейшее развитие и совершенствование GASP, обеспечивающее необходимые инструменты и руководящие материалы, которые помогут Региональным группам по авиационной безопасности (RASGs), государствам и отрасли разрабатывать свои планы.

3.2 ИКАО рекомендуется:

- a) продолжить поддержку разработки и использования отраслевых оптимальных методов, таких как Критерии качества (SOE) CANSO для систем управления безопасностью (SMS) для поставщиков аэронавигационного обслуживания в соответствии с признанием в GASP той позитивной роли, которую они играют в содействии соблюдению положений ИКАО по управлению безопасностью;
- b) создать механизм координации определения задач, приоритетов и целей для заинтересованных сторон, а также корректировок последующих изданий GASP;
- c) составить перечень и краткое описание инициатив в области обеспечения безопасности, осуществление которых начато заинтересованными сторонами в авиации, в том числе их цели и задачи, а также извлеченные уроки, которые могут быть включены в глобальные и региональные планы;
- d) разработать к середине 2014 г. основные инструменты планирования и принятия решений и дорожные карты для использования Региональными группами по авиационной безопасности (RASGs), государствами и отраслью с целью поддержки GASP и создать консультативный механизм для их разработки.

3.3 Учитывая обязательства по выделению ресурсов, которые должны будут взять на себя заинтересованные стороны в авиации для поддержки GASP, региональных и государственных планов, предлагается также организовать рассылку обновлений GASP государствам и отрасли для заблаговременных консультаций до их представления на утверждение Совету и последующего одобрения Ассамблеей ИКАО.