

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 30 повестки дня. Безопасность полетов. Поддержка внедрения**  
**Пункт 35 повестки дня. Аэронавигация. Поддержка внедрения**

**БОГОТСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ**

(Представлено 22<sup>2</sup> государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе содержится информация об осуществляемой в Южноамериканском регионе деятельности, связанной с реализацией ГПБП и ГАНП, в рамках подхода, ориентированного на конкретные результаты. 13-е совещание полномочных органов гражданской авиации государств Южноамериканского региона (РААС/13) (Богота, Колумбия, 3–5 декабря 2013 года) представит на рассмотрение государств Боготскую декларацию, в которой государства принимают на себя обязательства в отношении ряда целей на следующие три года. Государства Южноамериканского региона поддерживают глобальные планы ГПБП и ГАНП, а также работу, ориентированную на конкретные результаты, под девизом "то, что нельзя измерить, нельзя улучшить". Ассамблее предлагается ознакомиться с информацией о Боготской декларации и поддержать региональные усилия в Южной Америке, направленные на обеспечение безопасности и планомерное развитие гражданской авиации.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе; и
- b) поддержать региональные усилия в Южной Америке, направленные на обеспечение безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации, установив цели на 2016 год в области безопасности полетов и в области аэронавигации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Четыре человеко-месяца в течение трехлетнего периода для сбора и обработки Секретариатом метрической информации
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i></li><li>• Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i></li></ul>

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен ЛАКГА.

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Государства – члены ИКАО, входящие в Южноамериканский регион, приветствуют включение подхода, ориентированного на конкретные результаты, в ГПБП и ГАНП и в повседневную работу Секретариата.

1.2 В поддержку данного подхода, ориентированного на конкретные результаты, организация CAR/SAM PIRG (GREPECAS) была преобразована из функциональной организации, значительная часть работы которой основывалась на совещаниях, в организацию, ориентированную на проекты, в которой используются механизмы быстрого утверждения для принятия необходимых решений и приветствуется применение технических средств для проведения совещаний через телеконференцсвязь, хотя и признается важность проведения очных совещаний для обмена информацией.

1.3 В то время как новый метод работы все еще совершенствуется, уже были продемонстрированы преимущества, которые представляет этот подход для адаптирования к ГАНП.

1.4 Группа RASG-PA, частью которой являются государства Южноамериканского региона, с момента своего создания работает над составлением ежегодного доклада о безопасности полетов, который выдержал уже третье издание и включает ряд совместно разработанных индикаторов. Информация организуется в соответствии с ее характером (реагирующая, упреждающая или прогностическая). Этот доклад является средством достижения консенсуса, позволяя всем участникам RASG-PA координировать усилия в тех областях, где система информации о безопасности полетов свидетельствует о необходимости принятия мер.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 Прогресс, достигнутый в ходе этих процессов, позволяет нам подтвердить, что в Южноамериканском регионе создается эффективный способ управления внедрением необходимых усовершенствований в сфере безопасности полетов, а также в отношении пропускной способности. Однако в дополнение к этим усилиям должны быть поставлены четкие цели на последующие три года, и государства должны принять на себя обязательства по их достижению в соответствии с девизом *"то, что нельзя измерить, нельзя улучшить"*.

2.2 С этой целью генеральные директора гражданской авиации собираются подписать Боготскую декларацию на 13-м совещании полномочных органов гражданской авиации государств Южноамериканского региона (RAAC/13), которое состоится в первую неделю декабря в Боготе, Колумбия.

2.3 Эта декларация будет содержать цели, которые должны быть достигнуты к 2016 году, в следующих областях:

### 2.3.1 Безопасность полетов

- а) мониторинг в сфере безопасности полетов (эффективное внедрение государствами);

- b) авиационные происшествия и серьезные инциденты (число авиационных происшествий на миллион вылетов);
- c) выезд за пределы ВВП и несанкционированный выезд на ВВП (авиационные происшествия, связанные с выездом за пределы ВВП и несанкционированным выездом на ВВП, в процентном отношении к общему числу авиационных происшествий);
- d) сертификация аэродромов (количество сертифицированных международных аэродромов); и
- e) внедрение ГосПБП/СУБП [этап 1 внедрения государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и обеспечение внедрения всеми поставщиками обслуживания системы управления безопасностью полетов (СУБП)].

### 2.3.2 Пропускная способность (показатели)

- a) PBN TERMINAL (% международных аэродромов с APV);
- b) PBN ENROUTE (% маршрутов/воздушных трасс, основанных на PBN);
- c) CDO (% международных аэродромов/ТМА с CDO);
- d) CCO (% международных аэродромов/ТМА с CCO);
- e) экономия топлива/уменьшение эмиссии CO<sub>2</sub>, рассчитанные на основе IFSET;
- f) ОПВД (% органов ОВД/международных аэродромов, предоставляющих услуги ОПВД); и
- g) УАИ (% необходимых элементов (от САИ до дорожной карты в области УАИ) для перехода от САИ к УАИ — выполненный ЭТАП I внедрения).

2.4 Южноамериканский регион рассчитывает на непрерывную помощь со стороны ИКАО и двух крупных региональных проектов технического сотрудничества в достижении этих целей. Один из этих проектов поддерживает внедрение ГАНП, а второй представляет собой административный механизм региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в Латинской Америке, известный как Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (*Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional* — SRVSOP).

2.5 В последние годы Южноамериканский регион продемонстрировал высокий уровень роста авиатранспортного сектора. Этот рост должен сопровождаться усовершенствованиями в сфере безопасности полетов и повышением эффективности системы ОпВД. В обеих областях были достигнуты очень значительные положительные сдвиги. Однако существует необходимость в понимании важности существующих проблем на самом высоком уровне для решения задач, связанных с поддержанием устойчивого роста в авиатранспортном секторе.