



ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА КОМИТЕТА В ПО ПУНКТУ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ (Подпункты 6.1, 6.1.1, 6.1.2 и 6.1.3)

Прилагаемый проект доклада по пунктам 6.1, 6.1.1, 6.1.2 и 6.1.3 повестки дня представляется Комитету В на утверждение для последующего представления пленарному заседанию.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов

6.1. Стратегический план

6.1.1. Концепция и обзор Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), издание 2020–2022 гг.

6.1.2. Организация мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов; цели, задачи и показатели в издании ГПБП 2020–2022 гг.

6.1.1 В рамках этого пункта повестки дня был представлен проект *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* издания 2020–2022 гг. (ГПБП, Дос 10004). Для того чтобы дать участникам более полное представление о рассматриваемой тематике и облегчения обсуждения рабочие документы, представленные по подпунктам 6.1, 6.1.1 и 6.1.2 повестки дня были рассмотрены совместно.

6.1.2 Комитет рассмотрел представленный Секретариатом документ AN-Conf/13-WP/29 Revision No. 1, содержащий информацию о комплексной стратегии обеспечения безопасности полетов. В этом рабочем документе представлено третье издание пересмотренного *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) для его согласования с Комитетом в принципе. В проекте ГПБП издания 2020–2022 гг. излагается стратегия ИКАО в области безопасности полетов, направленная на приоритизацию и постоянное совершенствование деятельности авиации. Этот план служит ориентиром для выполнения региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов. Глобальная дорожная карта в области безопасности полетов, представленная в проекте ГПБП издания 2020–2022 гг., служит планом действий для оказания авиационному сообществу помощи в достижении целей ГПБП.

6.1.3 Комитет рассмотрел документы AN-Conf/13-WP/123, представленный Соединенными Штатами Америки, AN-Conf/13-WP/43, представленный Польшей от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛем; AN-Conf/13-WP/135, представленный Бразилией от имени государств Южной Америки (SAM)³, AN-Conf/13-WP/139, представленный Китайской Народной Республикой, AN-Conf/13-WP/66 представленный Уругваем и поддержанный государствами SAM (за исключением Чили), AN-Conf/13-WP/65, представленный Соединенными Штатами Америки, и AN-Conf/13-WP/186, представленный Международным советом аэропортов (МСА), касающиеся замечаний относительно проекта ГПБП издания 2020–2022 гг. Комитет согласился с необходимостью продолжения усилий по реализации под эгидой ГПБП, уделяя при этом особое внимание показателям эффективности обеспечения безопасности полетов, региональным механизмам, управлению риском для безопасности полетов и национальному/региональному планированию в области безопасности полетов. Комитет выразил широкую поддержку проекту ГПБП издания 2020–2022 гг. и согласился с необходимостью

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, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

³ При поддержке 13 Договаривающихся государств (Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Колумбия, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили и Эквадор).

уточнения ИКАО концепции резерва возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов при подготовке к последующему одобрению ГПБП на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

6.1.4 Комитет отметил необходимость оказания содействия расширению интеграции и координации деятельности региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), обеспечивая при этом наличие таких рабочих договоренностей, которые бы на региональном уровне отражали потребности и приоритеты каждого региона. Комитет также согласился с мнением о том, что следует просить Совет продолжить разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), основанных на характеристиках, с тем чтобы при необходимости дополнить нормативные требования, учитывая при этом бюджетные последствия.

6.1.5 Комитет рассмотрел представленный Китайской Народной Республикой документ AN-Conf/13-WP/142, посвященный опыту, накопленному Китаем в области осуществления глобального слежения за воздушными судами и оперативного наблюдения. Комитет также рассмотрел два документа, представленные Тринидадом и Тобаго (AN-Conf/13-WP/227 и AN-Conf/13-WP/228), в которых высказывается мнение о необходимости повторного рассмотрения Чикагской конвенции с учетом потребностей внутренней авиации и пересмотра Приложений ИКАО, и документ AN-Conf/13-WP/288 об альтернативных средствах для государств, у которых возникают трудности с выполнением требований ИКАО, предусмотренных Приложением 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" и механизмом непрерывного мониторинга (МНМ) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Комитет признал, что существующие положения Приложения 13 ИКАО и соответствующие инструктивные материалы, касающиеся региональных систем расследования, уже являются средствами, необходимыми государствам, не располагающим достаточными ресурсами для проведения расследований, для передачи своей функции расследования другим государствам или региональным организациям по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RIAО).

6.1.6 На основании проведенной дискуссии Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.1/1. Проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов издания 2020–2022 гг. (Дос 10004, ГПБП)

Государствам:

- а) в принципе согласиться с проектом *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* издания 2020–2022 гг. (ГПБП, Дос 10004), включая цели и задачи ГПБП;

ИКАО:

- б) учесть результаты работы Конференции и вопросник для последующего одобрения ГПБП издания 2020–2022 гг. на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов**6.1.3. Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)**

6.1.7 Комитет рассмотрел представленный Секретариатом документ AN-Conf/13-WP/17, содержащий описание новой глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS). В этом документе излагается цель ИКАО, предусматривающая укрепление потенциала государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и управления безопасностью полетов посредством создания системы для делегирования государствами, при необходимости, определенных функций по контролю за обеспечением безопасности полетов прошедшим оценку и признанным ИКАО компетентным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (SOO), а также посредством укрепления потенциала существующих SOO, с тем чтобы они могли более эффективно и действенно оказывать поддержку государствам. Согласно этому документу GASOS является добровольным стандартизированным механизмом оценки и признания SOO, в состав которого в основном входят ведомства гражданской авиации (ВГА) государств, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и другие региональные механизмы, основанные на государственных структурах. Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/78, представленный Австралией и поддержанный Новой Зеландией и Сингапуром, документ AN-Conf/13-WP/188, представленный Боливией и поддержанный государствами SAM⁴, документ AN-Conf/13-WP/124, представленный Соединенными Штатами Америки и документ AN-Conf/13-WP/224, представленный 54 Договаривающимися государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)⁵, и согласился с необходимостью рассмотрения затронутых в них проблем.

6.1.8 Комитет признал особую обеспокоенность относительно включения частных организаций и согласился с необходимостью ограничения масштабов программы GASOS ВГА государств, RSOO и другими региональными механизмами, основанными на государственных структурах, такими как Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), с тем чтобы обеспечить возможность для продолжения совершенствования GASOS. Комитет обратился к ИКАО с просьбой обратить внимание на обеспокоенность в трех основных областях, включая ответственность, управление и анализ затрат и выгод, в целях оказания поддержки последовательной реализации программы и принял к сведению просьбу о привлечении Юридического управления ИКАО к поиску решений проблем в юридической области и проблем, связанных с переходом риска. Комитет также рекомендовал пересмотреть Исследовательскую группу (SG) – GASOS, с тем чтобы обеспечить доступ к получению специальных знаний, необходимых для выполнения программ. Комитет признал важность участия в оценках, проводимых на основе пилотных проектов GASOS, и рекомендовал другим SOO обращаться за проведением оценки в течение периода тестирования GASOS.

⁴ Поддержан 13 Договаривающимися государствами (Аргентиной, Боливией (Многонациональное Государство), Бразилией, Венесуэлой (Боливарианская Республика), Гайаной, Колумбией, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом, Уругваем, Чили и Эквадором).

⁵ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Республика Ливия, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

6.1.9 Комитет отметил, что RSOO и государства, участвующие в реализации первых пилотных проектов, поддерживают GASOS, и обратил внимание на важность такой оценки для укрепления потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов, обеспечивающей им возможность получения политической поддержки в целях повышения эффективности.

6.1.10 На основании проведенной дискуссии Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.1.3/1. Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)

Государствам:

- a) поддержать разработку Глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS);

ИКАО:

- b) продолжать разработку GASOS ИКАО, состоящую из добровольных и стандартизированных оценок компетентности организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов в целях признания функций по контролю за обеспечением безопасности полетов, предоставляемых государствам, включая разработку ее правовых рамок и механизмов оценки, обеспечивая при этом соблюдение этими государствами их обязательств и обязанностей, предусмотренных *Конвенцией о международной гражданской авиации* (Doc 7300);
 - c) разработать соответствующий инструктивный материал в целях оказания помощи при делегировании функций по контролю за обеспечением безопасности полетов и мониторинге организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов, принимающих эти функции;
 - d) разработать надлежащие механизмы взаимодействия между GASOS и другими программами ИКАО и не допускать дублирования функций GASOS и механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП);
 - e) представить GASOS на одобрение 40-й сессии Ассамблеи ИКАО, если будут рассмотрены соответствующие юридические вопросы, вопросы управления и проведения анализа затрат и выгод;
 - f) призвать организации по контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), государственные ведомства гражданской авиации (ВГА) и другие региональные механизмы, основанные на государственных структурах, присоединиться к GASOS с целью расширения масштабов и повышения качества оказываемой государствам поддержки в осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов.
- — — — —