

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В**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.****КОНЦЕПЦИЯ И ОБЗОР ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП), ИЗДАНИЕ 2020-2022 ГГ.**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В издании 2020–2022 гг. *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП) (Дос 10004) излагается стратегия ИКАО в области безопасности полетов, направленная на приоритизацию этих вопросов и обеспечение постоянных усовершенствований в этой области. Цель ГПБП заключается в том, чтобы постоянно уменьшать количество и риск человеческих жертв, направляя разработку гармонизированной стратегии в области обеспечения безопасности полетов и внедрение региональных и национальных планов в области обеспечения безопасности полетов. В резолюции A39-12 *Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации* Ассамблея признала важность глобальных рамок для поддержки стратегической цели ИКАО "Безопасность полетов". Дорожная карта обеспечения безопасности полетов в глобальном масштабе, представленная в проекте издания 2020–2022 гг. ГПБП служит планом действий, призванным помочь авиационному сообществу в достижении целей ГПБП.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 6.1/x – проект издания 2020–2022 гг. *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (Дос 10004, ГПБП) в п. 3.2.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Последствия для авиационного сообщества:</i> В ГПБП представлена долгосрочная концепция, которая поможет ИКАО, государствам, RASG и другим региональным организациям, а также отрасли в разработке гармонизированной стратегии обеспечения безопасности полетов. <i>Последствия для ИКАО (относительно текущего уровня ресурсов бюджета Регулярной программы):</i> Учитывая, что разработка и внедрение текущего инструктивного материала ИКАО продолжатся в течение следующего трехлетия,

	потребуется дополнительные ресурсы, как финансовые так и людские, для оказания поддержки усилиям ИКАО по планированию в специализированной области – обеспечение безопасности полетов.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 10075, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года)</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Безопасность полетов является главным приоритетом авиации. В резолюции А39-12 *Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации* Ассамблея признала важность глобальных рамок для поддержки стратегической цели ИКАО "Безопасность полетов". В Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) изложена стратегия ИКАО по обеспечению безопасности полетов, направленная на приоритизацию этих вопросов и достижение постоянных усовершенствований в этой области. Цель ГПБП заключается в том, чтобы постоянно уменьшать количество человеческих жертв и риска человеческих жертв, направляя разработку гармонизированной стратегии в области безопасности полетов и внедрение региональных и национальных планов по обеспечению безопасности полетов. ГПБП содействует координации и сотрудничеству между международными, региональными и национальными инициативами, такими как инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

1.2 Авиация представляет собой постоянно меняющуюся отрасль со множеством вызовов. Поэтому каждые три года перед каждой сессией Ассамблеи ИКАО осуществляется обзор и обновление ГПБП. Проект издания 2020–2022 гг. ГПБП был разработан благодаря усилиям Исследовательской группы ГПБП (ГПБП-ИГ) – совместной группы правовых и отраслевых экспертов, созданной ИКАО с тем, чтобы этот план и его содержание отражали потребности авиационного сообщества на международном, региональном и национальном уровнях. В целях обеспечения согласованности между этим планом, другими Глобальными планами ИКАО и стратегическими целями ИКАО Совет должен одобрить ГПБП до его утверждения Ассамблеей ИКАО. Проект ГПБП представляется Тринадцатой Аэронавигационной конференцией, чтобы получить более широкий спектр мнений от государств и международных организаций (см. добавление В "Вопросник по обновлению Глобального плана обеспечения безопасности полетов").

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 С момента своего появления в 1997 году ГПБП претерпел значительные изменения в результате постоянных консультаций и пересмотров. В настоящем издании 2020–2022 гг. ГПБП учитываются потребности всех заинтересованных сторон, имеющих отношение к авиации. План направлен на содействие внедрению управления безопасностью полетов и подхода на основе учета рисков в качестве инструментов, помогающих управлять все более сложными авиационными системами. Кроме того, он стимулирует использование гармонизированных инициатив, направленных на повышение уровня безопасности полетов, в целях устранения пробелов в процессе эффективного внедрения критических элементов государственной системы по контролю за обеспечением безопасности полетов. ГПБП выступает в качестве платформы для скоординированного подхода к сотрудничеству между государствами, регионами (включая региональные организации, такие как региональные группы по обеспечению безопасности полетов

(RASG) и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов) и отраслью (включая международные организации и отдельных поставщиков обслуживания).

Концепция и цели

2.2 Концепция проекта издания 2020–2022 гг. ГПБП предусматривает достижение целевого показателя в ноль человеческих жертв при выполнении коммерческих полетов к 2030 году и его сохранение в дальнейшем, что согласуется с *Повесткой дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития до 2030 года*. 2030 год был избран в качестве срока достижения этой цели, так как по прогнозам к этому времени объемы воздушных перевозок возрастут вдвое.

2.3 В проекте издания 2020–2022 гг. ГПБП представлены шесть целей, которые оказывают поддержку общей задаче по обеспечению безопасности полетов и заменяют цели, содержащиеся в издании 2017–2019 гг. ГПБП. Некоторые из них основаны на издании 2017-2019 гг. ГПБП, в котором содержится призыв к государствам обеспечить внедрение эффективных систем по контролю за обеспечением безопасности полетов и государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП). Некоторые цели основаны на комментариях, полученных от государств и международных организаций в ходе процесса консультаций по обновлению ГПБП, в которых содержалась просьба уделить больше внимания вопросам регулирования эксплуатационных рисков в сфере безопасности полетов. Для издания 2020-2022 гг. ГПБП предлагаются следующие цели:

- Цель 1. Добиться постоянного уменьшения эксплуатационных рисков в сфере безопасности полетов.
- Цель 2. Укрепить потенциал государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов.
- Цель 3. Внедрить эффективные государственные программы по безопасности полетов.
- Цель 4: Расширить сотрудничество на региональном уровне.
- Цель 5: Увеличить использование программ отрасли.
- Цель 6: Обеспечить наличие надлежащей инфраструктуры в целях обеспечения безопасности полетов.

2.4 Задача плана состоит в том, чтобы постоянно улучшать показатели в области безопасности полетов на международном уровне, выступая в качестве платформы сотрудничества для государств, регионов и отрасли. ГПБП стремится к повышению уровня безопасности полетов гражданской авиации в глобальном масштабе посредством следующих мер:

- a) содействие позитивной культуре в области безопасности полетов;
- b) признание и повышение ответственности авиационного сектора за безопасность пассажиров;
- c) содействие сотрудничеству, командной работе и совместному обучению в процессе управления безопасностью полетов;
- d) защита данных и информации, относящихся к сфере безопасности полетов;
- e) содействие совместному использованию и обмену информации в области безопасности полетов;
- f) принятие решений на основе имеющихся данных;

- g) определение приоритетов на основе факторов риска;
- h) обеспечение пропорциональности мер и ресурсов по отношению к риску;
- i) инициативный подход к решению новых проблем.

2.5 Проект издания 2020–2022 гг. ГПБП был реструктурирован: в нем содержатся две части. В первой части освещаются вопросы планирования безопасности полетов, включая определение организационных проблем и эксплуатационных рисков, а также определение функций и обязанностей различных заинтересованных сторон в рамках ГПБП. Во второй части освещаются вопросы реализации инициатив, направленных на повышение уровня безопасности полетов.

2.6 В целях уменьшения риска человеческих жертв государства, регионы и отрасль должны работать над решением вопросов, относимых к категории высокого риска. Выбор событий, относимых к категории высокого риска в глобальном масштабе (которые ранее обычно назывались "глобальные приоритеты в области безопасности полетов") основан на фактических данных о человеческих жертвах в результате авиационных происшествий в прошлом, высоком риске человеческих жертв для данного вида происшествия, а также на количестве происшествий и инцидентов. Для проекта издания 2020–2022 гг. ГПБП были выбраны, без определенного порядка, следующие вопросы, относимые к категории высокого риска: столкновение исправного воздушного судна с землей; потеря управляемости ВС во время полета; столкновение в воздухе; выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП.

2.7 В соответствии с проектом издания 2020–2022 гг. ГПБП каждому региону и государству будет предложено разработать региональный план обеспечения безопасности полетов и национальный план обеспечения безопасности полетов соответственно, в которых будет определено стратегическое направление управления безопасностью полетов на определенный период времени. Каждый план должен будет разрабатываться в соответствии с содержащимися в ГПБП целями, целевыми показателями и вопросами, относимыми к категории высокого риска. Для государств, которые полностью внедрили государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП), национальный план по обеспечению безопасности полетов является средством демонстрации приверженности внедрению дополнительных мер, направленных на повышение уровня безопасности полетов в этом государстве, например на укрепление ГосПБП и достижение целей государства в области безопасности полетов.

Глобальная дорожная карта по обеспечению безопасности полетов

2.8 Проект издания 2020–2022 гг. ГПБП включают глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов, которая служит планом действий, призванным помочь авиационному сообществу в достижении его целей посредством использования всеми соответствующими заинтересованными сторонами структурированной общей справочной платформы. В дорожной карте представлены универсально признанные инициативы по улучшению состояния безопасности полетов для государства, регионов и отрасли, с тем чтобы они могли обеспечивать достижение каждой из целей ГПБП. Раздел дорожной карты, посвященный эксплуатационным рискам в сфере безопасности полетов, включен в ГПБП с тем, чтобы помочь государствам, регионам и отрасли в устранении пяти вышеупомянутых рисков. В этих целях инициативы, направленные на улучшение состояния безопасности полетов, должны реализовываться, как только это будет практически осуществимо. Дорожная карта поддерживает валидацию эффективности инициатив, направленных на улучшение состояния безопасности полетов, и предлагает структуру для определения угроз, связанных с категориями высокой

степени риска и разработки дополнительных инициатив по улучшению состояния безопасности полетов в целях смягчения соответствующих рисков.

2.9 В проект издания 2020–2022 гг. плана включены индикаторы ГПБП, которые будут использоваться для измерения прогресса отдельных государств, регионов и отрасли в достижении целей и целевых показателей ГПБП. Целевые показатели ГПБП содержат даты для завершения различных видов деятельности и используются для измерения успешности региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов и ГПБП в целом. После публикации проекта издания GASP 2020–2022 ИКАО будет отслеживать уровень достижения этих целей и целевых показателей отдельными государствами и регионами. Государства, регионы и отрасль должны обеспечить выделение адекватных ресурсов, включая квалифицированный технический персонал, инфраструктуру, инструменты и финансирование, для поддержки реализации инициатив по улучшению состояния безопасности полетов, необходимых для достижения целей ГПБП. Государства, которым потребуется помощь для наращивания их потенциала по контролю за обеспечением безопасности полетов, могут в этих целях воспользоваться Глобальной системой контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS).

2.10 ГПБП является одним из Глобальных планов ИКАО, к которым также относятся Глобальный аэронавигационный план (GANP) и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). Помимо задач в области безопасности полетов и эксплуатационных рисков в этой сфере проект издания 2020–2022 оказывает поддержку реализации GANP, отмечая необходимость создания надлежащей инфраструктуры для обеспечения безопасности полетов. Координация деятельности между RASG и региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) имеет ключевое значение для успешного выполнения ГПБП и GANP.

2.11 С тем чтобы сконцентрировать внимание авиационного сообщества на вопросах, представляющих особый интерес, государствам и международным организациям предлагается к 14 августа 2018 года заполнить вопросник, представленный в добавлении В.

2.12 Итоги Конференции и полученные ответы будут учитываться при завершении подготовки издания GANP 2020–2022 гг. Окончательная версия этого издания, после его одобрения Советом ИКАО, будет представлена на утверждение 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

3. ВЫВОД

3.1 В соответствии со стратегической целью ИКАО "Безопасность полетов" проект издания 2020–2022 ГПБП перечисляет основные инициативы, направленные на улучшение состояния безопасности полетов на трехлетний период. ГПБП предоставляет государствам, регионам и отрасли платформу для сотрудничества и взаимодействия, с тем чтобы оказать поддержку государствам в решении организационных задач и регулировании эксплуатационных рисков в сфере безопасности полетов. В нем излагаются функции и обязанности государств, регионов и отрасли. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов, содержащаяся в ГПБП, представляет собой план действий, призванный оказать содействие авиационному сообществу в достижении целей ГПБП на основе структурированной общей справочной базы для использования всеми заинтересованными сторонами.

3.2 В свете вышесказанного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

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

Конференция:

- a) настоятельно призывает государства согласиться в принципе с проектом издания 2020–2022 ГПБП с указанием целей и целевых показателей ГПБП;
- b) просить ИКАО учитывать вклад Конференции и результаты проведенного опроса для последующего утверждения издания 2020–2022 гг. ГПБП на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

— — — — —

APPENDIX A
THE GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN (GASP)

Available at:

https://www.icao.int/Meetings/anconf13/Documents/Doc_10004_GASP_2020_2022_Edition.pdf

— — — — —

APPENDIX B

QUESTIONNAIRE ON THE GLOBAL AVIATION SAFETY PLAN UPDATE

Please complete and return this questionnaire
By email: gasp@icao.int or facsimile: +1 514 954 6759
no later than 14 August 2018

Name of State/organization: _____
Completed by: _____
Email address: _____

Purpose of questionnaire

The following questions provide an opportunity for key stakeholders to give specific feedback on the draft 2020-2022 edition of the Global Aviation Safety Plan (GASP) in relation to organizational challenges, operational safety risks, implementation of the GASP at the national and regional levels, and safety performance measurement. ICAO will analyse the responses and consider the information provided by respondents, as part of the process for the revision of the GASP, in preparation for the Thirteen Air Navigation Conference. States are invited to provide information at the national level. Regional organizations are invited to provide information regarding issues at the regional or sub-regional level. International organizations are invited to provide aggregate information. The information submitted will be de-identified; only aggregate information will be used for the purposes of updating the GASP. The responses will not be distributed outside ICAO.

1 ORGANIZATIONAL CHALLENGES

1.1. After reviewing the draft 2020-2022 edition of the GASP, what are the main challenges/obstacles your State/organization will face when trying to achieve the goals and targets set out in the GASP? Please indicate them below:

1.2. Does the proposed draft GASP assist your State/organization in addressing organizational challenges, including strengthening the safety oversight capabilities of the State and implementing a State safety programme? Please specify below:

2. OPERATIONAL SAFETY RISKS

2.1. Does the proposed draft GASP assist your State/organization in addressing operational safety risks, including the five high-risk categories of occurrences listed in the document? Please specify below:

3. GASP IMPLEMENTATION AT THE NATIONAL AND REGIONAL LEVEL

3.1. Does your State/organization have a national or regional aviation safety plan?

☐ Yes

☐ No

3.2. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? Please specify below (if it is available on a public website, please indicate the address):

3.3. Will the proposed draft GASP assist your State/organization in the development of the national or regional aviation safety plan?

3.4. What additional points would you include in the GASP to best support your State/organization's national or regional aviation safety plan development? Please specify below:

4. SAFETY PERFORMANCE MEASUREMENT

4.1. Does your State/organization publish an annual safety report (please include the accident investigation authority, if applicable)?

☐ Yes

☐ No

4.2. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? Please specify below (if it is available on a public website, please indicate the address):

4.3. Do your State's aviation service providers publish an annual safety report? Please select all applicable below:

- | | |
|---|--|
| ☐ Approved training organizations | ☐ Operators of aeroplanes |
| ☐ Approved maintenance organizations | ☐ Operators of helicopters |
| ☐ Air traffic services providers | ☐ Operators of certified aerodromes |
| ☐ Organizations responsible for the type design or manufacture of aircraft | |

4.4. If yes, how is it communicated to relevant stakeholders? (if it is available on a public website, please indicate the address):
