



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.

РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГПБП 2020–2022 ГГ.

(Представлено Бразилией от имени государств Южной Америки¹)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе государства региона Южной Америки (SAM) выражают поддержку предложенному изданию ГПБП 2020–2022 гг. и представляют некоторые рекомендации по повышению его эффективности и признанию региональных усилий, направленных на его осуществление.

Действия: Конференции предлагается:

- а) принять к сведению настоящий рабочий документ;
- б) поддержать предложения, представленные в п. 3.2.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальный план обеспечения безопасности полетов, разработанный в 1997 году, постоянно совершенствуется и в настоящее время представляет собой стратегическую основу для развития глобальных, региональных и национальных усилий, направленных на осуществление инициатив в области управления безопасностью полетов. Этот план служит подспорьем для усилий государств в области повышения безопасности полетов, устанавливая общие рамки для поддержки сотрудничества между государствами и отраслью в целях повышения безопасности системы гражданской авиации.

1.2 Южноамериканский регион (SAM) исторически активно поддерживал усилия по достижению глобальных целей, закрепленных в ГПБП, и в интересах осуществления этих целей разработал ряд инициатив. Одной из главных инициатив, реализуемых в регионе, является Региональная панамериканская группа по безопасности полетов (RASG-PA). RASG-PA, созданная

¹ При поддержке 13 Договаривающихся государств (Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Колумбия, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили и Эквадор).

в ноябре 2008 года, призвана играть роль координатора, который обеспечивает гармонизацию и согласование усилий в области обеспечения безопасности полетов, направленных, в частности, на снижение рисков для авиации в Североамериканском, Центральноамериканском, Карибском (NAM/CAR) и Южноамериканском регионах, а также содействует активному осуществлению разработанных инициатив по обеспечению безопасности полетов всеми заинтересованными сторонами. Эта работа ведется при участии всех заинтересованных сторон, включая ИКАО, государства/территории, международные организации и авиационную отрасль.

1.3 Для приведения усилий ИКАО в соответствие с Целями в области устойчивого развития, определенными Организацией Объединенных Наций в интересах обеспечения благополучия человечества и охраны окружающей среды, на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО была подготовлена резолюция A39/25 *"Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года"*, в которой Ассамблея настоятельно призвала государства-члены принять меры по развитию своих систем воздушного транспорта путем эффективного выполнения соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и политики, а также включить авиационный сектор в свои национальные планы развития в качестве приоритета, реализуя в поддержку этого тщательно проработанные стратегические планы в секторе воздушного транспорта и генеральные планы развития гражданской авиации, чтобы таким образом способствовать достижению ЦУР.

1.4 Аналогичным образом Южноамериканский регион, в целях содействия реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) в государствах Южной Америки, запустил пилотный проект, посвященный осуществлению ГосПБП. Этот пилотный проект, в котором принимают участие 11 из 13 государств Южной Америки, призван обеспечить внедрение ГосПБП к 2020 году и их непосредственное выполнение к 2025 году. Как и в случае с другими инициативами, о которых шла речь выше, закрепленные в ГосПБП цели приведены в соответствие с целями ГПБП.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Предложенный текст издания 2020–2022 гг., ставший результатом совместных усилий представителей отрасли, организаций и государств всех регионов ИКАО при координации со стороны Секретариата ИКАО, основан на опыте непрерывного развития ГПБП с точки зрения эффективности и актуальности. Государства Южноамериканского региона полностью поддерживают миссию ГПБП, заключающуюся в постоянном повышении эффективности обеспечения безопасности полетов на международном уровне на основе предусмотренных в нем рамок сотрудничества между государствами, регионами и представителями отрасли.

2.2 В настоящем рабочем документе государства Южноамериканского региона выражают свою приверженность развитию безопасной, надежной, эффективной и устойчивой системы гражданской авиации. В этой связи государства региона активно ведут исследовательскую деятельность и принимают меры, направленные на достижение соответствующих целей, в частности тех, что закреплены в ГПБП.

2.3 Государства региона также с удовлетворением отмечают особое значение, которое в предложенном проекте ГПБП 2020–2022 гг. придается роли совместных добровольных межотраслевых инициатив, таких как RASG-PA, в достижении целей Плана. Мы твердо убеждены, что эти проактивные инициативы необязывающего характера могут быть полезны с точки зрения разработки эффективных и действенных мер по повышению безопасности полетов, а также служить подспорьем в формировании позитивной культуры безопасности полетов, необходимой для устойчивого применения этих мер во всех регионах. Это станет возможным при условии, что в усилиях, направленных на постоянное повышение безопасности полетов, будут задействованы все авиационные заинтересованные стороны. Одним из основных положительных результатов работы RASG является создание в соответствии с SARPS, предусмотренными в

Приложении 19, среды, в которой отрасль и государства могут открыто обмениваться данными о безопасности полетов, делиться передовым опытом, а также в тесном сотрудничестве и на добровольных началах принимать меры по повышению безопасности полетов при отсутствии какой-либо иерархии и опасений применения санкций.

2.4 Кроме того, для обеспечения актуальности и эффективности вышеупомянутых инициатив первостепенное значение имеет поддержка со стороны региональных бюро ИКАО. Региональное бюро ИКАО в Южной Америке выступает в роли секретариата при проведении пленарных и исполнительных заседаний руководящего комитета Региональной панамериканской группы по безопасности полетов.

2.5 Государства региона также одобряют предложенную для ГПБП концепцию по достижению амбициозной цели в области безопасности полетов – сведения к нулю числа несчастных случаев на коммерческом воздушном транспорте к 2030 году и поддержания достигнутого уровня в последующие годы. Также поддерживается введение категорий повышенного риска, которым должно уделяться первостепенное внимание в региональных и национальных планах. Более того, RASG-PA в рамках разработки собственных мер по повышению безопасности полетов уже одобрила включение столкновений в воздухе в перечень приоритетов, которые прежде назывались "глобальными приоритетами в области безопасности полетов".

2.6 Секретариат ИКАО выступил с конструктивной инициативой для ГПБП, которая заключается в разработке набора показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, призванного помочь государствам определить актуальные для них примеры. Тем не менее следует признать, что универсальной модели осуществления функций, связанных с проактивным управлением безопасностью полетов, не существует. В конечном итоге каждое государство должно самостоятельно решать, что может наилучшим образом удовлетворить потребности его авиационной системы, в зависимости от ее масштабов и сложности. Следует отметить, что на странице веб-сайта ИКАО – <https://www.icao.int/smi>, посвященной внедрению системы управления безопасностью полетов, также представлены другие примеры; предложенные примеры могут быть добавлены в этот список.

2.7 Государства региона одобряют предлагаемую для ГПБП концепцию по "достижению амбициозной цели в области безопасности полетов – сведения к нулю числа несчастных случаев на коммерческом воздушном транспорте к 2030 году и поддержания достигнутого уровня в последующие годы", и будут продолжать поддерживать ее наряду со следующими предложениями:

- a) поощрение позитивной культуры безопасности полетов;
- b) признание и поощрение культуры ответственности авиационного сектора за безопасность людей;
- c) стимулирование взаимодействия, командной работы и совместного обучения в области управления безопасностью полетов;
- d) защита данных о безопасности полетов и информации о безопасности полетов;
- e) поощрение совместного использования информации о безопасности полетов и обмена ею;
- f) принятие решений на основе полученных данных;
- g) приоритизация действий по решению эксплуатационных проблем безопасности полетов путем применения подхода, основанного на оценке рисков;

- h) выделение ресурсов на деятельность по выявлению и анализу угроз, а также преодолению их последствий или результатов путем применения подхода, основанного на оценке рисков;
- i) проактивное управление возникающими рисками в области безопасности полетов.

3. ВЫВОД

3.1 Государства региона будут и дальше поддерживать непрерывное совершенствование ГПБП и его издание 2020–2022 гг., а также будут содействовать его принятию в рамках региональных и национальных усилий по повышению безопасности полетов во всем мире.

3.2 Конференции предлагается:

- j) поддержать одобрение проекта ГПБП 2020–2022 гг. с учетом рекомендаций, представленных ниже;
- k) поддержать осуществление целей в области обеспечения безопасности полетов, закрепленных в ГПБП и Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП), посредством реализации региональных и национальных планов по обеспечению безопасности полетов;
- l) поддержать пилотный проект Южноамериканского региона по осуществлению ГосПБП в качестве инструмента достижения целей ГПБП;
- m) поддержать инициативы, направленные на расширение регионального сотрудничества между государствами и отраслью в рамках региональных механизмов, основанных на добровольных началах;
- n) признать важную роль RASG в достижении стратегических целей ИКАО, изложенных в ГПБП;
- o) способствовать привлечению государств и отраслевых организаций к участию в деятельности соответствующих RASG;
- p) должным образом оценить работу RASG в качестве основы добровольных проактивных межотраслевых усилий по обеспечению постоянного повышения эффективности обеспечения безопасности полетов на глобальном уровне;
- q) должным образом оценить работу, сделанную региональными бюро ИКАО в SAM и NACC в интересах непрерывного совершенствования RASG-PA;
- r) предложить перенести примеры показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) из ГПБП на страницу веб-сайта ИКАО, посвященную внедрению системы управления безопасностью полетов.