



AN-Conf/13-WP/311
15/10/18
Revision No.1
16/10/18

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

ДОКЛАД КОМИТЕТА В КОНФЕРЕНЦИИ ПО ПУНКТУ 6 ПОВЕСТКИ ДНЯ

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

Прилагаемый доклад утвержден Комитетом В для представления
пленарному заседанию.

Г-н Симон Аллотей
Председатель Комитета

*Примечание. После изъятия данного титульного листа этот документ следует поместить
в соответствующий раздел папки доклада.**

- 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 Австрией 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 пересмотра Исследовательской группой по ГПБП вопроса о надлежащем использовании

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).

показателя, характеризующего резерв возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов при подготовке к последующему одобрению ГПБП на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. Комитет отметил прогресс, достигнутый в осуществлении программы МСА по совершенствованию безопасности полетов в аэропортах (APEX), а также необходимость участия в этой программе национальных эксплуатантов аэропортов и выразил поддержку государствам, оказывающим аэропортам пиринговую помощь в вопросах управления безопасностью полетов и содействия соблюдению правил.

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: документ AN-Conf/13-WP/227, в котором 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 (РАИО).

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, вопросник и будущую работу исследовательской группы по ГПБП 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 региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов, а также посредством укрепления потенциала существующих RSOO, с тем чтобы они могли более эффективно и действенно оказывать поддержку государствам. Согласно этому документу для ведомств гражданской авиации (ВГА) государств, региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и других региональных механизмов, основанных на государственных структурах, GASOS является добровольным стандартизированным механизмом оценки и признания. 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 приоритетного рассмотрения затронутых в них проблем.

6.1.8 Комитет признал особую обеспокоенность относительно коммерциализации контроля за безопасностью полетов, подчеркнув, что не следует использовать частные и коммерческие организации, и согласился с необходимостью ограничения масштабов программы GASOS государствами и RSOO, включая Программу совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP). 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 обеспечить гарантии в том, что нынешний членский состав Исследовательской группы (SG) – GASOS будет пересмотрен, с тем чтобы обеспечить доступ к экспертному потенциалу и региональному видению, необходимым для выполнения программ. Комитет также признал необходимость обеспечения разработки надлежащего инструктивного материала в поддержку внедрения GASOS.

⁴ Поддержан 13 Договаривающимися государствами (Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Колумбия, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили и Эквадор).

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.

Кроме того, Комитет признал, что для избежания дублирования деятельности программу GASOS необходимо согласовать с соответствующими средствами и инициативами.

6.1.9 Комитет отметил, что Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA) и министерство транспорта Канады, как первые 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 совершенствования своей деятельности в целях повышения эффективности и рекомендовал другим аналогичным организациям подать заявку на оценку в рамках испытательного периода GASOS.

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* (Дос 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 вопросы ответственности, управления и проведения анализа затрат и выгод, а также другие проблемы, затронутые Комитетом;

-
- 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.
- — — — —

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов**6.2. Реализация принципов управления безопасностью полетов**

6.2.1 Комитет рассмотрел представленный ИКАО документ AN-Conf/13-WP/28, в котором кратко излагаются некоторые важные недавние инициативы ИКАО, включая запуск веб-сайта по внедрению системы управления безопасностью полетов (SMI), который дополняет четвертое издание *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859), а также проведение четырех региональных симпозиумов и практикумов по управлению безопасностью полетов. В рабочем документе также предлагаются некоторые области, в которых необходима дальнейшая работа для поддержки реализации эффективных государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП). Комитет поддержал рекомендации, изложенные в рабочем документе Секретариата. Дополнительный акцент, поддержанный Комитетом, был сделан на необходимости разработки надежных процессов выявления угроз и управления рисками с учетом иногда быстрой эволюции отрасли и эксплуатационной среды.

6.2.2 Комитет рассмотрел представленный Канадой документ AN-Conf/13-WP/117, который касался повышения наглядности и более широкого использования веб-сайта SMI, и отметил широкую поддержку деятельности по продолжению разработки, продвижению и поддержанию веб-сайта, включая материалы на всех рабочих языках ИКАО, и призвал государства представить свои практические примеры и подготовленные ими обоснования.

6.2.3 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.2/1. Поддержка эффективной реализации принципов управления безопасностью полетов

Государствам и международным организациям:

- a) назначить координаторов процесса представления практических примеров и инструментов для их анализа, валидации и размещения на веб-сайте ИКАО по вопросам внедрения системы управления безопасностью полетов (SMI) в качестве средства обмена успешным опытом с авиационным сообществом;
- b) поддерживать веб-сайт ИКАО по SMI путем предоставления практических примеров их соответствующих подходов, методологии и инструментов управления безопасностью полетов в целях обмена опытом с другими государствами-членами;

ИКАО:

- c) взять на себя обязательства по текущей разработке, продвижению и поддержанию веб-сайта по управлению безопасностью полетов (SMI) в целях обеспечения активного использования данного инструмента, а также актуальности его содержания для авиационного сообщества;
- d) разработать стратегии для поддержки представления и валидации практических примеров для веб-сайта SMI на шести рабочих языках ИКАО (английском,

арабском, китайском, испанском, русском и французском языках), а также для перевода материалов, размещенных на веб-сайте, на шесть рабочих языков ИКАО;

- e) разработать инициативы, с учетом особенностей каждого региона, при участии региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в поддержку целей и задач Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) с упором на эффективное внедрение государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП) на государственном уровне и уровне поставщиков обслуживания соответственно, включая развитие необходимых профессиональных навыков управления безопасностью полетов и/или делегирование соответствующих задач государствам, региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональным организациям по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО);
- f) оказать дальнейшую поддержку в разработке надлежащих согласованных показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) на региональном, государственном уровне и уровне поставщиков обслуживания, а также исследовать возможность разработки средств мониторинга эффективности ГосПБП и СУБП, работающих в приближенном к реальному времени режиме;
- g) в сотрудничестве с государствами, RSOO и отраслью изучить возможность применения более эффективных методов выявления угроз и управления рисками, пригодных для применения и адаптации в сложных социально-технических системах, независимо от типа риска;
- h) в сотрудничестве с государствами, RSOO и отраслью изучить преимущества единой системы интегрированного управления рисками (безопасность полетов, авиационная безопасность, охрана окружающей среды и т. д.) с учетом эволюции стандартов ИСО в области управления;
- i) обновить для принятия 40-й сессией Ассамблеи ИКАО резолюции Ассамблеи, связанные с управлением безопасностью полетов, отразив в них поправку 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*, а также поправку 15 к Приложению 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и рассмотрев вопрос о разработке основополагающей резолюции Ассамблеи в дополнение к добавлениям А и В к резолюции А39-12, касающимся Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП), с тем чтобы сосредоточить внимание государств на ключевых аспектах эффективного внедрения ГосПБП.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов
6.2.1. Государственные программы по безопасности полетов
(ГосПБП)

6.2.4 Комитет рассмотрел документы AN-Conf/13-WP/77 Revision No. 1, представленный Австралией и Новой Зеландией, и AN-Conf/13-WP/134, представленный Бразилией, которые касаются процесса разработки и осуществления Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, а также преимущества использования основанного на оценке риска подхода для достижения целевого уровня безопасности полетов. Кроме того, в документе AN-Conf/13-WP/134 было предложено, чтобы государства обменивались результатами исследований или данными, которые можно было бы использовать для проведения оценок риска в поддержку этого подхода. Комитет согласился с тем, что следует обратиться с просьбой к Совету изучить вопрос об использовании подхода, основанного на оценке рисков и на целевом уровне эффективности обеспечения безопасности полетов, в процессе разработки и осуществления SARPS, когда это целесообразно с учетом бюджетных последствий.

6.2.5 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/116 Revision No. 1, представленный Австралией, Австрией от имени Европейского Союза⁶ и его государств-членов⁷, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации⁸ а также ЕВРОКОНТРОЛем, Бразилией, Доминиканской Республикой, Камеруном, Канадой, Колумбией, Новой Зеландией, Саудовской Аравией, Сингапуром, Южной Африкой и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), в котором излагаются проблемы, с которыми сталкиваются государства в толковании концепции приемлемого уровня обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP), и предлагается провести дальнейшую работу в этой области. Комитет выразил решительную поддержку предложению о том, чтобы ИКАО провела дальнейший пересмотр этой концепции с учетом опыта государств.

6.2.6 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/147, представленный Доминиканской Республикой, в котором подчеркивается важность управления изменениями, что было также упомянуто и поддержано в документе AN-Conf/13-WP/28. Комитет согласился с необходимостью наращивания потенциала на государственном уровне в этой области для обеспечения успешного осуществления глобальных планов.

6.2.7 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/155, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) и поддержанный государствами региона SAM⁹, в котором содержалась информация о ходе реализации экспериментального проекта, охватывающего

⁶ В Европейском союзе обязательства государств в значительной степени выполняются на основе законодательства ЕС, и поэтому государства ссылаются на законодательство ЕС в своих государственных программах по безопасности полетов.

⁷ 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.

⁸ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

⁹ Поддержано 13 Договаривающимися государствами (Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Колумбия, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили и Эквадор).

11 южноамериканских государств (регион SAM) и осуществляемого при поддержке Южноамериканского регионального бюро ИКАО в целях внедрения ГосПБП. Комитет отметил важность этого проекта в реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и согласился с тем, что аналогичный подход может принести пользу другим регионам.

6.2.8 Комитет рассмотрел представленный Республикой Корея документ AN-Conf/13-WP/239, в котором говорится о необходимости рассмотрения ИКАО вопроса о координации и сотрудничестве между гражданскими и военными органами в деле эффективного осуществления управления безопасностью полетов. Комитет принял к сведению работу, проделанную ИКАО за последнее десятилетие в области сотрудничества между гражданскими и военными органами в целях укрепления потенциала и эффективности обеспечения безопасности полетов. Внимание Комитета было обращено на текущую работу по обновлению Приложения 11 "Обслуживание воздушного движения", касающейся проведения оценки риска для безопасности полетов применительно к деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов, а также его взаимосвязи с *Руководством по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859). Комитет согласился с тем, что вопросы координации деятельности гражданских и военных органов следует рассматривать в рамках осуществления ГосПБП.

6.2.9 Информационные документы, представленные Алжиром (AN-Conf/13-WP/216), Бразилией (AN-Conf/13-WP/132), Индонезией (AN-Conf/13-WP/277 и AN-Conf/13-WP/278), Китайской Народной Республикой (AN-Conf/13-WP/204) и Объединенными Арабскими Эмиратами (AN-Conf/13-WP/164), были приняты к сведению.

6.2.10 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.2.1/1. Государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП)

Государствам:

- a) выявлять и удовлетворять потребности в наращивании потенциала на государственном уровне для управления изменениями;
- b) обмениваться опытом в области сотрудничества между гражданскими и военными органами для реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) на конференциях, совещаниях и/или на веб-сайте по внедрению системы управления безопасностью полетов (SMI);

ИКАО:

- c) рассмотреть концепцию приемлемого уровня обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP) с учетом опыта государств;
- d) рассмотреть необходимость в дополнительных инструктивных материалах по управлению изменениями на государственном уровне;

- е) обеспечить уделение надлежащего внимания вопросам управления безопасностью полетов в обновленном добавлении I "Координация и сотрудничество воздушного движения гражданской и военной авиации" к резолюции A38/12 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации"*.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов

6.2.2. Системы управления безопасностью полетов

6.2.11 Комитет отметил прогресс, достигнутый Китайской Народной Республикой во внедрении СУБП и разработке методов их оценки, а также оценки эффективности, изложенных в документе AN-Conf/13-WP/146.

6.2.12 В документе AN-Conf/13-WP/152, представленном Доминиканской Республикой, подчеркиваются преимущества предъявления требования к поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в Доминиканской Республике завершить официальный процесс принятия СУБП, включая обмен опытом по методам измерения различных показателей эффективности безопасности полетов и использования собранной информации по безопасности полетов для валидации отчетов других поставщиков обслуживания в рамках ГосПБП. Комитету напомнили, что SARPS для поставщиков обслуживания воздушного движения по внедрению СУБП были первоначально включены в Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"* и стали применяться с ноября 2006 года. Комитет согласился, что государствам следует обеспечить внедрение последних SARPS по СУБП для поставщиков обслуживания воздушного движения, как это указано в поправке 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*.

6.2.13 Информационный документ, представленный Объединенной Республикой Танзания (AN-Conf/13-WP/289), был принят к сведению.

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов

6.2.3. Сбор и обработка информации о безопасности полетов

6.2.14 В отношении сбора и обработки информации о безопасности полетов Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и ИФАТКА был представлен документ AN-Conf/13-WP/300. В этом документе выражена поддержка тому, чтобы государства использовали модели сотрудничества отрасли и государства для обмена данными и информацией о безопасности полетов при создании системы сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) в соответствии с требованиями поправки 1 к Приложению 19 для сбора, хранения, агрегирования и обеспечения анализа данных и информации о безопасности полетов. Комитет решительно поддержал меры, содержащиеся в этом документе, в котором подтверждаются положения поправки 1 к Приложению 19, и подчеркнул, что могут иметь место определенные конкретные обстоятельства, при которых данные о безопасности полетов могут использоваться государствами в конкретных контекстах и в соответствующих случаях, при условии соблюдения принципов защиты. Комитет также признал, что выполнение защитных положений добавления 3 к Приложению 19 является сложной задачей для государств, имеющих законы об обнародовании информации. Дополнительные обсуждения, связанные с развитием сбора и обработки информации, отражены в рамках пункта 7.1 повестки дня.

6.2.15 Информационный документ, представленный Китайской Народной Республикой (AN-Conf/13-WP/203), был принят к сведению.

6.2.16 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.2.3/1. Сбор и обработка информации о безопасности полетов

Государствам и международным организациям:

- a) сотрудничать в целях развития сетей взаимного доверия и придерживаться защитных положений, предусмотренных в поправке 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*;

ИКАО:

- b) оказывать поддержку государствам, имеющим законы об обнародовании информации, в соблюдении положений о защите данных и информации о безопасности полетов, а также соответствующих источников согласно поправке 1 к Приложению 19.

— — — — —

Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов**6.3. Мониторинг и контроль****6.3.1. Эволюция механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)****6.3.2. Поддержка и онлайн-платформа МНМ УППКБП (OLF)**

6.3.1 В рамках этого пункта повестки дня рассматривается деятельность ИКАО по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), в частности по обеспечению эволюции механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП с учетом потребностей государств и ИКАО. В целях предоставления участникам более объективной информации и оказания содействия обсуждению подпункты 6.3, 6.3.1 и 6.3.2 повестки дня рассматривались совместно.

6.3.2 Комитет обсудил представленный Секретариатом документ AN-Conf/13-WP/21 Revision No. 1, в котором рассматривается эволюция методики, процессов и инструментов УППКБП на основе результатов работы Группы экспертов по структурному анализу МНМ УППКБП (GEUSR). Комитет поддержал эволюцию МНМ УППКБП на основе рекомендаций GEUSR, а также выделение необходимых финансовых и людских ресурсов на их выполнение. Комитет также согласился с тем, что при уменьшении общего количества вопросов протоколов (ВП) МНМ УППКБП, особенно ВП, непосредственно не связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов, которые должны быть включены в соответствующий механизм проверок, проводимых ИКАО, не должна быть потеряна соответствующая актуальная информация.

6.3.3 Комитет рассмотрел представленный Австралией документ AN-Conf/13-WP/79 Revision No. 1, в котором предлагается поддержать все рекомендации GEUSR и ускорить выполнение рекомендаций, касающихся структурного пересмотра ВП. Комитет принял к сведению, что выполнение таких рекомендаций предполагает одновременное выполнение рекомендаций, касающихся определения "приоритетные ВП". В связи с этим Комитет поддержал ускорение процесса выполнения обеих групп рекомендаций и согласился обратиться к Совету с просьбой рассмотреть эти предложения с учетом бюджетных последствий.

6.3.4 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/44, представленный Австрией от имени Европейского союза и его государств-членов¹⁰, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации¹¹ и ЕВРОКОНТРОЛЕМ, в котором предлагаются меры по повышению эффективности МНМ УППКБП. Комитет обсудил предложение о передаче ряда функций и обязанностей ИКАО в рамках МНМ УППКБП "партнерам по деятельности в области обеспечения безопасности полетов". Была выражена обеспокоенность по поводу отсутствия в документе AN-Conf/13-WP/44 определений терминов "партнеры по деятельности в области обеспечения безопасности полетов" и "назначенные организации". Кроме того, была выражена

¹⁰ 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.

¹¹ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

озабоченность по поводу того, что "партнеры по деятельности в области обеспечения безопасности полетов" могут включать коммерческие структуры, и того, что передача ряда функций и обязанностей ИКАО в рамках МНМ УППКБП может повлиять на необходимую независимость программы, стандартизацию и глобальное признание ее результатов. Польша, выступая от имени Европейского союза и его государств – членов, пояснила, что предложение, содержащееся в документе AN-Conf/13-WP/44, не предусматривает делегирование полномочий коммерческим организациям. Комитет обсудил рекомендацию, содержащуюся в пункте 3.1.c) документа AN-Conf/13-WP/44, который не получил полной поддержки. Соответственно Комитет согласился с тем, что делегирование некоторых функций и обязанностей следует рассмотреть в первоочередном порядке в процессе дальнейшей эволюции МНМ УППКБП помимо рекомендаций GEUSR, и предложил ИКАО рассмотреть возможность передачи этого вопроса на рассмотрение исследовательской группы. В отношении профилей риска для безопасности полетов в государствах Комитет отметил, что для определения профилей риска в государствах ИКАО использовала набор показателей с целью приоритизации деятельности в рамках МНМ УППКБП и что GEUSR уже признала необходимость укрепления этой области, подготовив ряд рекомендаций для расширения и совершенствования показателей, использовавшихся ИКАО. Была высказана определенная обеспокоенность относительно открытого предоставления информации о показателях, определяющих профиль риска для безопасности полетов в государствах. Согласно пояснениям, данным Секретариатом, показатели, составляющие часть профиля риска для безопасности полетов в государстве, будут предоставляться всем государствам с использованием онлайн-платформы (OLF) МНМ УППКБП.

6.3.5 Комитет рассмотрел представленный Канадой документ AN-Conf/13-WP/122 об условных проверках МНМ УППКБП, проводимых посредством самооценки и коллегиальной оценки. Комитет признал важность получения достоверных и обновленных результатов самооценки государств на основе ВП МНМ УППКБП и в связи с этим согласился настоятельно призвать государства завершить свою самооценку на основе ВП МНМ УППКБП тщательным и надежным образом и, при наличии возможности, постоянно обновлять их в сотрудничестве с другими государствами. Кроме того, Комитет обсудил возможность признания заслуг экспертов, участвовавших в экспертных оценках других государств, в целях повышения своевременности подготовки аудиторов УППКБП.

6.3.6 Комитет рассмотрел представленный Уругваем документ AN-Conf/13-WP/189, в котором с учетом поправки 50-В к Приложению 11 *"Обслуживание воздушного движения"* предлагается включить в используемые в рамках МНМ УППКБП вопросы протокола, касающиеся аэронавигационного обслуживания (ANS), вопросы контроля утомления в органах обслуживания воздушного движения. Комитет признал, что проводимый ИКАО на периодической основе процесс внесения изменений в ВП МНМ УППКБП обычно включает в себя рассмотрение последних действующих поправок к Приложениям ИКАО. В связи с этим Комитет согласился передать это предложение Секретариату для оценки в ходе следующего цикла внесения изменений в действующие ВП.

6.3.7 Комитет рассмотрел представленный Кенией от имени 54 Договаривающихся государств, которые являются членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА),¹²

¹² 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,

документ AN-Conf/13-WP/217, в котором предлагаются меры по повышению эффективности мероприятий, проводимых в рамках МНМ УППКБП в Африке. Комитет признал пользу расширения сотрудничества и обмена опытом между государствами, особенно на региональном уровне. Кроме того, Комитет признал, что ежегодное проведение нескольких дополнительных мероприятий в рамках МНМ УППКБП потребует выделения дополнительных финансовых и людских ресурсов, на что уже было обращено внимание в рекомендациях GEUSR.

6.3.8 В отношении дальнейшей эволюции МНМ УППКБП помимо рекомендаций GEUSR Комитет согласился рекомендовать ИКАО создать исследовательскую группу для рассмотрения вопроса о средствах, позволяющих избежать дублирования деятельности, и обеспечить обоюдную поддержку для повышения эффективности МНМ УППКБП, постоянно принимая при этом защитные меры, гарантирующие независимость, универсальность, стандартизацию и глобальное признание результатов реализации программы.

6.3.9 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6.3/1. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

Государствам:

- a) продолжать в полном объеме участвовать в механизме непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП);
- b) завершить процесс проведения своей самооценки на основе вопросов протокола (ВП) УППКБП тщательным и надежным образом и обновлять ее результаты по мере необходимости;
- c) расширять сотрудничество и обмен опытом реализации МНМ УППКБП, особенно на региональном уровне;

ИКАО:

- d) продолжить разработку методологии, процессов и инструментов МНМ УППКБП;
- e) в первоочередном порядке выполнить рекомендации Группы экспертов по структурному анализу МНМ УППКБП (GEUSR) с учетом ее замечаний и, в частности, предоставлять государствам набор показателей, входящих в профиль рисков государства для безопасности полетов;
- f) при уменьшении общего количества ВП МНМ УППКБП, особенно ВП, не имеющих непосредственного отношения к контролю за обеспечением безопасности полетов, которые должны быть включены в соответствующий

механизм проверок, проводимых ИКАО, исключить потерю соответствующей актуальной информации;

- g) в первоочередном порядке выполнить рекомендации GEUSR, касающиеся структурного пересмотра ВП (рекомендации группы А) и определения "приоритетные ВП" (рекомендации группы В);
 - h) обеспечить поддержание надежности, целесообразности и актуальности непрерывного мониторинга государств;
 - i) создать исследовательскую группу для дальнейшей эволюции МНМ УППКБП, помимо рекомендаций GEUSR, для рассмотрения вопроса о средствах, позволяющих избежать дублирования деятельности, и обеспечить обоюдную поддержку для повышения эффективности МНМ УППКБП, постоянно принимая при этом защитные меры, гарантирующие независимость, универсальность, стандартизацию и глобальное признание результатов реализации программы.
- _____