



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

- Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий
2.3. Издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) 2026–2028 гг.

ПОДГОТОВКА К РАЗРАБОТКЕ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА 2026–2028 ГГ.

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП, Дос 10004) определяет глобальную стратегию постоянного повышения уровня безопасности полетов. В данном рабочем документе предложен список глобальных проблем с точки зрения безопасности полетов для включения в проект ГПБП на 2026–2028 гг.; обновленные цели и задачи ГПБП; а также пересмотренная структура ГПБП, соответствующий инструктивный материал и инструменты.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 2.3/х "Проект *Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2026–2028 гг.*" (ГПБП, Дос 10004) в п. 3.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ относится к Стратегическим целям "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность".
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Последствия для авиационного сообщества:</i> Действия по достижению целей, представленных в ГПБП, могут привести к финансовым последствиям, количественная оценка которых затруднительна. Однако ресурсы потребуются, и прежде всего, государствам, — они необходимы для выполнения их национальных и международных обязательств в части контроля за обеспечением безопасности полетов (например, наем и удержание квалифицированного технического персонала), поэтому к ним не следует относиться как к дополнительным. <i>Последствия для ИКАО (применительно к текущему объему ресурсов бюджета Регулярной программы):</i> Требующиеся на реализацию ресурсы могут быть выделены в рамках текущего регулярного бюджета.
<i>Справочная информация</i>	Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В данном рабочем документе представлены предложения по *Глобальному плану обеспечения безопасности полетов* на 2026–2028 гг. (ГПБП, Дос 10004) в преддверии 42-й сессии Ассамблеи ИКАО. Предложения были разработаны силами Исследовательской группы по ГПБП (GASP-SG) и представлены Аэронавигационной комиссии ИКАО на рассмотрение и согласование. Периодический пересмотр содержания ГПБП проводится для того, чтобы план не терял актуальности и наилучшим образом отражал текущие глобальные проблемы в плане безопасности полетов, а также способы их решения.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Проанализировав имеющиеся данные, и в первую очередь статистику происшествий и информацию, имеющиеся в онлайн-системах (OLF) Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБК) и Комплексной системы анализа и представления данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS), Исследовательская группа по ГПБП выявила следующие глобальные проблемы для безопасности полетов с точки зрения ГПБП.

2.2 *Глобальные организационные проблемы.* Отсутствие достаточных финансовых ресурсов, необходимых ведомствам, отвечающих за обеспечение безопасности полетов, для выполнения своих национальных и международных обязательств; нехватка квалифицированного технического персонала, в первую очередь сотрудников по расследованию авиационных происшествий и инспекторов аэродромов; отсутствие нормативно закреплённого процесса решения вопросов безопасности полетов, в первую очередь связанных с эксплуатацией аэродромов; низкий уровень реализации Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) на глобальном уровне; недостатки при сборе, анализе и обмене данными и информацией о безопасности полетов для поддержки деятельности по обеспечению безопасности полетов.

2.3 *Глобальные эксплуатационные риски для безопасности полетов.* Пять существующих глобальных категорий высокой степени риска (G-HRC) остаются в приоритете: столкновение с землей в контролируемом полете (CFIT); потеря управляемости в полете (LOC-I); столкновение в воздухе (MAC); выезд за пределы ВПП; и несанкционированный выезд на ВПП. Кроме того, были выявлены три дополнительные категории происшествий, которые, пусть и не будучи сопряженными с высоким риском летального исхода, наиболее часто фигурируют в происшествиях и серьезных инцидентах в регионах ИКАО: нештатный контакт с ВПП (ARC); попадание в зону турбулентности (TURB); и отказ или неисправность системы/компонента (не относящихся к силовой установке) (SCF-NP).

2.4 GASP-SG рассмотрела также резолюцию Ассамблеи A41-6 "*Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации*", авторы которой призывают уделить особое внимание в ГПБП сокращению числа аварий и связанных с ними случаев со смертельным исходом, особенно при региональных воздушных перевозках, в соответствии с рабочим документом Ассамблеи [A41-WP/94](#). Поскольку официального определения понятия "региональные авиаперевозки" не существует, исследовательская группа проанализировала данные по безопасности полетов, сравнив статистику по турбовинтовым и реактивным воздушным судам, и пришла к выводу, что нет заметной разницы в типах событий или основных способствующих факторах применительно к происшествиям с участием этих типов воздушных судов. В связи с этим GASP-SG предложила провести дальнейшее исследование безопасности полетов в сотрудничестве с заинтересованными сторонами, чтобы представить результаты на следующей сессии Ассамблеи.

2.5 Предлагаемые цели и задачи ГПБП на 2026–2028 гг. преимущественно посвящены глобальным проблемам безопасности полетов, с которыми сталкиваются государства и регионы, и призваны послужить катализатором для их решения. Большинство целей ГПБП на 2026–2028 гг. не поменялись по сравнению с предыдущими двумя изданиями. Это необходимо для обеспечения стабильности и преемственности Планов, а также для минимизации его последствий для существующих региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов (РПБП и НПБП), а также для уже реализуемых инициатив по повышению уровня безопасности полетов. При принятии решения о конкретных действиях по каждой существующей цели учитывалось несколько факторов (например, продлить крайний срок, отказаться от цели в конце текущего цикла ГПБП, добавить новую цель взамен закрываемой). Основным условием сохранения поставленных ранее целей была их актуальность в свете новых выявленных глобальных проблем с точки зрения безопасности полетов. Другим фактором была оценка уровня достижения целей, основанная на анализе данных. Кроме того, учитывалась взаимозависимость между целями. Некоторые цели предусматривают постепенное улучшение или поэтапный подход; в связи с этим сроки достижения одной цели в некоторых случаях напрямую влияют на другую.

2.6 Для определения численных значений целевых показателей был проведен анализ текущих значений на глобальном уровне (например, показатель эффективной реализации (ЕІ) критических элементов (КЭ); текущий коэффициент аварийности; и т. д.). Эти показатели использовались для определения минимальных значений, которых необходимо достичь к концу цикла ГПБП путем округления значений в большую сторону. Смысл такого подхода заключается в том, чтобы привести все государства к текущему среднемировому уровню в качестве базового. Таким образом учитываются также высказанные ранее опасения, что установление высоких показателей ЕІ в качестве целевых для достижения в короткие сроки было неэффективным и удерживало государства с низкими показателями ЕІ от принятия мер, поскольку они знали, что не смогут достичь целевых показателей.

2.7 Исследовательская группа по ГПБП предложила также изменить структуру ГПБП, чтобы обеспечить более тесную взаимосвязь между глобальными, региональными и национальными планами обеспечения безопасности полетов. Для поддержки достижения целей и задач ГПБП посредством разработки и внедрения РПБП и НПБП, а также для обеспечения соответствия содержания плана изданию 2026–2028 гг., к концу 2025 года будет пересмотрен инструктивный материал и инструменты.

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ЦЕЛИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГПБП НА 2026–2028 ГГ.	
Цель	Целевой показатель
Добиться последовательного снижения эксплуатационных рисков для безопасности полетов	- К 2028 году государства, регионы и отрасль должны снизить коэффициент аварийности в мире и в каждом регионе ИКАО¹ - К 2028 году государства, регионы и отрасль должны снизить коэффициент аварийности и количество серьезных происшествий для каждой из глобальных категорий высокой степени риска (G-HRC) в мире и в каждом регионе ИКАО - К 2028 году государства, регионы и отрасль должны снизить коэффициент аварийности и количество серьезных происшествий, связанных с дополнительными категориями происшествий, определенными в ГПБП, на глобальном уровне и в каждом регионе ИКАО

¹ Используя среднее скользящее значение за 5 лет и 2025 год в качестве базового.

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ЦЕЛИ И ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГПБП НА 2026–2028 ГГ.	
Цель	Целевой показатель
Усилить возможности государств в части контроля за обеспечением безопасности полетов	- К 2028 году все государства обязуются разработать национальные планы обеспечения безопасности полетов, в которых каждому органу контроля за обеспечением безопасности полетов будут выделены финансовые ресурсы, достаточные для выполнения национальных и международных обязательств, причем не менее 70 % государств будут располагать достаточными финансовыми ресурсами - К 2028 году все государства должны улучшить свои показатели ЕІ квалифицированного технического персонала (СЕ-4) для расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG) и для аэродромов и наземных средств (AGA), соответственно, а также взять дополнительное обязательство добиваться того, чтобы ни одно государство не имело показатель ниже базового среднего мирового уровня² - К 2028 году все государства должны улучшить свой показатель ЕІ по разрешению проблем в сфере безопасности полетов (СЕ-8), относящихся к AGA, а также взять дополнительное обязательство добиваться того, чтобы ни в одном из государств этот показатель не был ниже базового среднего мирового уровня³
Разработать и внедрить ГосПБП	- К 2026 году все государства должны оценить уровень реализации своих ГосПБП - К 2028 году все государства должны разработать ГосПБП
Укреплять сотрудничество на региональном и национальном уровнях для решения проблем безопасности полетов	- К 2026 году во всех регионах будут определены государства, нуждающиеся в помощи для решения проблем с безопасностью полетов - К 2028 году все регионы должны оказать необходимую помощь вышеназванным государствам для решения проблем с безопасностью полетов - К 2027 году все регионы должны внедрить механизм, позволяющий использовать информацию об эксплуатационных рисках для безопасности полетов и новых проблемах для целей планирования безопасности полетов
Повысить качество планирования мер обеспечения безопасности полетов	- К 2026 году все регионы должны опубликовать обновленные РПБП, учтя в них требования ГПБП на 2026–2028 гг. - К 2026 году все государства должны опубликовать обновленные НПБП, учтя в них требования ГПБП на 2026–2028 гг. и соответствующие РПБП.
Расширить использование отраслевых программ оценки безопасности полетов и обмена данными о безопасности полетов	К 2028 году в отрасли должна сохраниться тенденция к более активному использованию программ оценки безопасности полетов и обмена данными о безопасности полетов

2.8 Предлагаемые цели и целевые показатели представлены в таблице выше. Пояснительная записка к предлагаемому пересмотру целей и целевых показателей ГПБП, а также примеры показателей и статус достижения целей ГПБП на 2023-2025 гг. можно найти на странице сайта AN-Conf/14: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/Reference-Documents.aspx>. ГПБП дополняется рядом инициатив по повышению безопасности полетов для достижения этих целей и целевых показателей, которые содержатся в Глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов (Дос 10161).

² Используя 2025 год в качестве базового

³ Используя 2025 год в качестве базового

2.9 Чтобы помочь привлечь внимание авиационного сообщества к вопросам, представляющим особый интерес, государствам и международным организациям предлагается до 30 июня 2024 года заполнить онлайн-анкету по обновлению ГПБП, доступную на сайте – <https://www.surveymonkey.com/r/J6VNKQB>.

3. ВЫВОД

3.1 В свете вышесказанного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 2.3/х. Проект *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* на 2026–2028 гг. (ГПБП, Дос 10004)

Государствам:

- а) согласиться включить предложенные цели и целевые показатели в проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2026–2028 гг.;
- б) в принципе согласиться с предложенными изменениями, включая выбранные глобальные категории высокой степени риска (G-HRC) для проекта ГПБП на 2026–2028 гг.;

ИКАО:

- с) принять во внимание материалы Конференции, а также ответы на вопросы анкеты по обновлению ГПБП при пересмотре ГПБП 2026–2028 гг. и его последующем принятии на 42-й сессии Ассамблеи.

— КОНЕЦ —