



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.

УКРЕПЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО МЕХАНИЗМА СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП В РАМКАХ ИКАО И ОТРАСЛЕВОГО ПАРТНЕРСТВА

(Представлено Бразилией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Фондом безопасности полетов, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

ИКАО создала Партнерство по программе обеспечения безопасности операций на ВПП. Деятельность партнеров по Программе обеспечения безопасности полетов на ВПП и ее результаты дополняют проводимую ИКАО политику, определенную в *Глобальном плане обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004). Партнеры по Программе обеспечения безопасности операций на ВПП разработали Глобальный план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП (GRSAP), второе издание которого было опубликовано в феврале 2024 года и в котором содержатся рекомендации для всех заинтересованных сторон, занимающихся вопросами обеспечения безопасности операций на ВПП.

Фонд безопасности полетов вместе с широкой коалицией отраслевых партнеров в рамках Программы ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП руководил разработкой и публикацией Глобального плана действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE), а также Глобального плана действий по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП (GAPPRI). Эти документы представляют собой отраслевой консенсус в отношении передового опыта и возможных действий для управления рисками и устойчивостью, связанными с выездом за пределы ВПП и несанкционированным выездом на ВПП.

В настоящем документе подчеркивается необходимость сохранения ИКАО своей лидирующей роли в решении вопросов безопасности операций на ВПП и дальнейшей разработки государствами в сотрудничестве с ИКАО и отраслевыми партнерами положений о создании и реализации государственных программ обеспечения безопасности операций на ВПП с использованием GRSAP, GAPPRE и GAPPRI.

Действие: Конференции предлагается согласиться с Рекомендацией 2.3/х. "Укрепление глобальной основы сотрудничества в области обеспечения безопасности операций на ВПП через посредство ИКАО и отраслевого партнерства", как указано в п. 4.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ относится к стратегической цели "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Документ ИКАО Дос 10004 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов" <i>Программа обеспечения безопасности операций на ВПП. Глобальный план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП, второе издание, февраль 2024 г.</i> Документ ИКАО Дос 10161 "Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов 2023–2025 гг." <i>Глобальный план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE), Фонд безопасности полетов, май 2021 г.</i> <i>Глобальный план действий по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП (GAPPRI), Фонд безопасности полетов, декабрь 2023 г.</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Инциденты в области безопасности операций на ВПП, в частности, случаи выезда за пределы ВПП и несанкционированного выезда на ВПП, продолжают входить в число основных факторов риска для безопасности полетов гражданской авиации.

1.2 *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) служит директивной основой для разработки региональных, субрегиональных и национальных планов, обеспечивая последовательность, согласованность и координацию усилий, направленных на повышение безопасности полетов гражданской авиации в международном масштабе.

1.3 Партнерство ИКАО в рамках Программы обеспечения безопасности операций на ВПП дополняет политику, установленную ГПБП. Оно позволяет осуществлять действия и получать результаты, которые направлены на устранение рисков безопасности операций на ВПП и повышение устойчивости операций на ВПП посредством более широкого глобального сотрудничества, обеспечивая применение передовой практики, использование конкретных возможных действий и методов реализации.

1.4 Важно, чтобы ИКАО обеспечивала сохранение своей лидирующей роли в решении вопросов безопасности операций на ВПП, включая Программу обеспечения безопасности операций на ВПП, и чтобы государства, работающие с ИКАО и отраслью, обеспечили дальнейшую разработку положений о создании и реализации государственных программ обеспечения безопасности операций на ВПП с использованием отраслевого консенсуса в отношении устранения рисков выезда за пределы ВПП и несанкционированного выезда на ВПП и обеспечения устойчивости операций на ВПП в рамках [Глобального плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП \(GRSAP\)](#), [Глобального плана действий по предотвращению выездов за пределы ВПП \(GAPPRE\)](#) и [Глобального плана действий по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП \(GAPPRI\)](#).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ГПБП ИКАО указывает выезд за пределы ВПП и несанкционированный выезд на ВПП в числе пяти факторов наиболее высокого риска, которые необходимо учитывать, чтобы снизить вероятность гибели людей в результате авиационных происшествий.

2.2 В докладе Фонда безопасности полетов за 2023 год выезд за пределы ВПП назван одним из наиболее частых видов авиационных происшествий, а несанкционированный выезд на ВПП – одной из наиболее серьезных угроз безопасности полетов, которые необходимо устранить в авиации. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) в своем Ежегодном отчете по безопасности полетов за 2023 год также назвала обеспечение безопасности операций на ВПП одним из самых важных факторов преодоления угроз для безопасности полетов. В отчете подчеркивается, что реализация упреждающих мер по повышению безопасности операций на ВПП остается одним из главных приоритетов.

2.3 Несанкционированный выезд на ВПП является основным фактором риска, которым необходимо управлять для предотвращения столкновений на ВПП. Потенциальные последствия столкновений на ВПП очень серьезны, если речь идет о быстрых и мощных реактивных самолетах, движущихся по относительно узкой полосе. В отличие от системы предупреждения столкновений в воздухе (ACAS), которая является последним технологическим защитным барьером в небе, не существует ничего столь же универсального, чтобы служить последней линией защиты от столкновений на ВПП.

2.4 ГПБП обеспечивает политическую основу для разработки региональных, субрегиональных и национальных планов, обеспечивая последовательность, гармонизацию и координацию усилий, направленных на повышение безопасности полетов международной гражданской авиации.

2.5 ИКАО учредила Партнерство по программе обеспечения безопасности операций на ВПП. Деятельность партнеров по Программе обеспечения безопасности операций на ВПП и ее результаты дополняют усилия по разработке политики под руководством ИКАО, как это определено в ГПБП. Заинтересованные стороны, занимающиеся вопросами обеспечения безопасности операций на ВПП, реализуют инициативы по повышению осведомленности и обучению членов групп по обеспечению безопасности операций на ВПП (RST), такие как программа обучения RST Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА). Через созданную ею глобальную сеть ИФАЛПА также собирает информацию от пилотов авиакомпаний о состоянии и недостатках местных ВПП, что является дополнительным источником информации для государств.

2.6 После первого Глобального симпозиума ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП, проведенного в Монреале, Канада, в мае 2011 года, ИКАО и партнеры по Программе обеспечения безопасности операций на ВПП сотрудничают в целях сведения к минимуму и смягчения рисков, связанных с несанкционированным выездом на ВПП, выездом за пределы ВПП и другими инцидентами в области безопасности операций на ВПП. В январе 2017 года партнеры по Программе обеспечения безопасности операций на ВПП учредили Рабочую группу по Плану действий по обеспечению безопасности операций на ВПП (RSAP-WG) с целью пересмотра достижений, целей и приоритетов Программы по обеспечению безопасности операций на ВПП и разработки Глобального плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП (GRSAP).

2.7 На основе обзора и анализа данных об инцидентах в области безопасности операций на ВПП и оценки рисков RSAP-WG определила, что выезд за пределы ВПП и несанкционированный

выезд на ВПП являются основными факторами высокого риска для безопасности операций на ВПП. Упомянутый GRSAP предусматривает рекомендуемые действия для всех заинтересованных сторон, занимающихся вопросами обеспечения безопасности операций на ВПП, направленные на снижение частоты случаев выезда за пределы ВПП и несанкционированного выезда на ВПП во всем мире. Опубликованный первоначально в 2017 году, GRSAP был пересмотрен и обновлен партнерами по Программе обеспечения безопасности операций на ВПП в 2022 году, что привело к публикации пересмотренной версии GRSAP в феврале 2024 года.

2.8 GRSAP предусматривает рекомендуемые действия для всех заинтересованных сторон, занимающихся вопросами обеспечения безопасности операций на ВПП, включая ИКАО, партнеров по Программе обеспечения безопасности операций на ВПП, государственные ведомства гражданской авиации (БГА), региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG), эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэродромов, поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и представителей аэрокосмической отрасли.

2.9 Государственные программы по обеспечению безопасности операций на ВПП могут охватывать ряд мероприятий, направленных на повышение безопасности операций на ВПП, включая, например, создание групп аэропорта по обеспечению безопасности операций на ВПП. Эти программы должны позволять государствам привлекать аэропорты и заинтересованные стороны отрасли к деятельности по устранению рисков для безопасности операций на ВПП в рамках авиационной системы.

2.10 Хотя эти программы могут различаться по формату в разных государствах, ИКАО рекомендует, чтобы они основывались на принципах систем управления безопасностью полетов (СУБП) и предусматривали участие соответствующих заинтересованных сторон, занимающихся вопросами обеспечения безопасности операций на ВПП. GRSAP и *Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов 2023–2025 гг.* (Дос 10161) содержат конкретные рекомендации для государств в отношении обеспечения безопасности операций на ВПП посредством проведения различных мероприятий.

2.11 RSP способствует созданию междисциплинарных RST в аэропортах в качестве эффективного средства сокращения числа авиационных происшествий и инцидентов на ВПП. Требование о создании RST аэропортами было одним из основных результатов первого Глобального симпозиума ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП. С 2011 года создание эффективных RST помогло значительно снизить риски, связанные с безопасностью операций на ВПП, во всем мире и в настоящее время это требование включено в документ ИКАО *"Правила аэронавигационного обслуживания. Аэродромы"* (Дос 9981) в качестве ключевой обязанности эксплуатантов аэродромов.

3. ВОЗМОЖНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В РАМКАХ GAPPRI И GAPPRE

3.1 Регионы и государства сталкиваются со специфическими проблемами, связанными с риском выезда за пределы ВПП и несанкционированного выезда на ВПП. Эти проблемы решаются с помощью их собственного регулярного анализа рисков и устойчивости, который помогает определить конкретные операционные риски для безопасности полетов, источники устойчивости и соответствующие меры по смягчению рисков.

3.2 Учитывая глобальный характер гражданской авиации и ограниченные возможности обучения на местах, эффективность и своевременность анализа местных рисков и устойчивости могут быть обеспечены только при поддержке более широкого глобального управления знаниями.

Такой подход позволяет государствам и регионам получать информацию о глобальном спектре сценариев потенциальных рисков, возможностях для принятия мер и проверенной передовой практике.

3.3 Из-за сложности факторов риска, которые затрагивают различные сегменты авиационной отрасли, включая эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэродромов, изготовителей воздушных судов и ПАНО, предотвращение случаев выезда за пределы ВПП и несанкционированного выезда на ВПП требует синхронизированного подхода, включающего приверженность и координацию между многочисленными заинтересованными сторонами.

3.4 Для решения проблем, возникающих в связи с местной спецификой риска и устойчивости, необходимостью широкого, глобального управления знаниями и синхронизированного подхода, механизм сотрудничества, созданный благодаря партнерству в рамках Программы ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП, был дополнительно укреплен путем разработки новых отраслевых инициатив, таких как GAPPRE и GAPPRI, которые обобщают текущий отраслевой консенсус относительно возможных действий и передовой практики в области риска и устойчивости.

3.5 Фонд безопасности полетов вместе с широкой коалицией отраслевых партнеров в рамках Программы ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП руководил разработкой и публикацией GAPPRE и GAPPRI. Этот совместный подход включал участие эксплуатантов воздушных судов, ПАНО, эксплуатантов аэродромов, изготовителей из аэрокосмической отрасли, организаций, занимающихся исследованиями и разработками, и регулирующих органов. Все эти заинтересованные стороны активно участвовали в разработке GAPPRI и GAPPRE.

3.6 Более 200 специалистов из более чем 80 организаций приняли участие в деятельности рабочих подгрупп, возглавляемых ключевыми партнерами, включая ИАТА, Международный совет аэропортов (МСА), Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америки (ФАУ), Организацию по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Европейскую организацию по безопасности аэронавигации (EUROCONTROL), ВГА Соединенного Королевства и Фонд безопасности полетов.

3.7 Подход, принятый рабочей группой, основывался на знаниях и данных. Используя стратегию "Изучения всех операций", впервые разработанную FSF, группа расширила сферу своего внимания от просто опасных событий до изучения передового опыта.

3.8 Подготовленные в итоге планы GAPPRI и GAPPRE представляют собой комплексные совместные усилия по повышению уровня безопасности полетов. Эти основанные на консенсусе документы включают возможности для синхронизированных действий и передовую практику, которые выходят за рамки простого соблюдения нормативных требований. В них признается разнообразие профилей риска и устойчивости у заинтересованных сторон и поощряется обмен успешными стратегиями. Кроме того, они содержат рекомендации и надежные дорожные карты реализации на различные временные горизонты, обеспечивая адаптацию к меняющимся потребностям авиации.

3.9 Рассматривая риски и устойчивость в целом, эти планы действий дают возможность заинтересованным сторонам в авиации по всему миру активно снижать риск выезда за пределы ВПП и несанкционированного выезда на ВПП, тем самым способствуя созданию более безопасной и более устойчивой глобальной авиационной экосистемы. В этой связи государствам предлагается оценить актуальность рекомендаций, содержащихся в GRSAP, GAPPRE и GAPPRI, с учетом местных условий и конкретного контекста и в консультации с соответствующими заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами обеспечения безопасности операций на

ВПП, разработать требования и предусмотреть мероприятия, направленные на повышение безопасности операций на ВПП посредством государственных программ обеспечения безопасности операций на ВПП.

4. ВЫВОД

4.1 В свете вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 2.3/х. Укрепление глобальной основы сотрудничества в области обеспечения безопасности операций на ВПП через посредство ИКАО и отраслевого партнерства

Государствам:

- a) принять к сведению прогресс, достигнутый в рамках Программы по обеспечению безопасности операций на ВПП в сотрудничестве с партнерами по Программе по обеспечению безопасности операций на ВПП, включая публикацию второго издания Глобального плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП (GRSAP);
- b) принять к сведению инициативы, предпринятые отраслью в связи с публикацией Глобального плана действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE) и Глобального плана действий по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП (GAPPRI) на основе партнерства ИКАО в рамках Программы по обеспечению безопасности операций на ВПП;
- c) оценить актуальность рекомендаций, содержащихся в GRSAP, GAPPRE и GAPPRI, с учетом местных условий и конкретного контекста и в консультации с соответствующими заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами обеспечения безопасности операций на ВПП, разработать требования и предусмотреть мероприятия, направленные на повышение безопасности операций на ВПП посредством государственных программ обеспечения безопасности операций на ВПП;

ИКАО:

- d) при помощи различных средств коммуникации и взаимодействия поощрять деятельность партнерства ИКАО в рамках Программы по обеспечению безопасности операций на ВПП, включая GRSAP, GAPPRE и GAPPRI;
- e) обеспечить сохранение лидирующей роли в решении вопросов обеспечения безопасности операций на ВПП, включая проблемы несанкционированного выезда на ВПП и выезда за пределы ВПП, используя возможности совместного партнерства ИКАО в рамках Программы по обеспечению безопасности операций на ВПП;
- f) совместно с государствами и отраслью продолжать разработку положений о создании и реализации государственных программ обеспечения безопасности операций на ВПП.