



AN-Conf/14-WP/206
28/8/24

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 26 августа – 6 сентября 2024 года

ПРОЕКТ ДОКЛАДА КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 1 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый проект доклада по пункту 1 повестки дня представляется Комитету на утверждение для последующего представления пленарному заседанию.

Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование
1.1. Изменение приоритетов бизнес-плана ИКАО на 2023–2025 гг.

Приоритетные направления деятельности

1.1 Комитет рассмотрел представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/3, в котором описывается общий ход работы и действия, предпринятые для поддержки приоритетных направлений деятельности (ПНД). Эти ПНД были установлены Советом ИКАО для определения приоритетности мероприятий в рамках текущего бизнес-плана ИКАО на основе резолюций и решений 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. В документе также описаны усилия, предпринятые на начальных этапах стратегического планирования ИКАО. Далее в документе содержатся рекомендации относительно того, как государства, международные организации и представители отрасли могут присоединиться к этим усилиям и внести вклад в их реализацию.

1.2 Комитет решительно поддержал ПНД и рекомендации, содержащиеся в документе AN-Conf/14-WP/3. Он высоко оценил программный подход ИКАО и повышение прозрачности отчетности с помощью ключевых показателей эффективности (КПЭ) с использованием подхода к управлению, ориентированному на конкретные результаты. Что касается ПНД, то он признал комплексный характер поддержки внедрения и отметил, что ПНД дополняют существующие приоритеты и глобальные рамочные механизмы и не влияют на них. В то же время Комитет указал на необходимость большей ясности относительно того, как ПНД и методика определения приоритетов повлияют на глобальные планы и дорожную карту по стандартизации, а также относительно взаимосвязи между ПНД и проблемами в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

1.3 Комитет отметил продолжающиеся усилия по переходу к управлению, ориентированному на конкретные результаты, и с удовлетворением отметил тот факт, что методика определения приоритетов будет представлена Ассамблее на ее следующей сессии.

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

Рекомендация 1.1/1. Поддержать подход ИКАО к бизнес-планированию программ, предложенный согласно приоритетным направлениям деятельности бизнес-плана на 2023–2025 гг.

Государствам:

- a) учитывать применимые приоритетные направления деятельности ИКАО, а также будущие приоритетные программы ИКАО при пересмотре своих стратегий и планов внедрения, в том числе в рамках своей нормативной базы;
- b) совместно с международными организациями и, по мере необходимости, отраслью оказывать поддержку и вносить добровольные взносы (финансовые или в натуральной форме) на мероприятия в рамках приоритетных направлений деятельности;

ИКАО:

- c) основываясь на опыте работы по приоритетным направлениям деятельности, распространить методику программного подхода на мероприятия последующих бизнес-планов;
- d) действуя по линии региональных групп планирования и осуществления проектов и региональных групп по обеспечению безопасности полетов в соответствии с Глобальным аэронавигационным планом и Глобальным планом обеспечения

безопасности полетов и их соответствующими региональными планами, по мере необходимости включать в свои рабочие программы и проекты инициативы, согласующиеся с приоритетными направлениями деятельности ИКАО.

1.5 Комитет рассмотрел представленный Бразилией документ AN-Conf/14-WP/138, в котором предлагалось включить вопросы социально-экономического разнообразия и инклюзивности в повестку дня ИКАО в области устойчивого развития и указать, что государственная политика должна предусматривать финансирование учебной подготовки и повышения квалификации лиц с низким уровнем дохода для работы в сфере авиации. Комитет в целом поддержал документ, отметив при этом, что Комитет в основном рассматривает технические аспекты аэронавигации и безопасности полетов и что поэтому другие органы ИКАО лучше подходят для обсуждения экономических вопросов.

1.6 Комитет подчеркнул важность соответствующих действий по обеспечению авиации кадрами в будущем и отметил роль программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP). Он также признал важность учета других тем, связанных с многообразием и инклюзивностью, а также необходимость наличия государственной политики и инициатив в области подготовки кадров. Комитет отметил, что работа в ИКАО продолжается, и решил передать информацию, содержащуюся в документе AN-Conf/14-WP/138, соответствующей(им) группе(ам) экспертов для дальнейшего рассмотрения.

Данные, обмен данными и аналитика

1.7 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/57, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)², Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), Сингапура и Соединенных Штатов Америки, о необходимости создания глобальной системы управления информацией и информационно-аналитическими данными для обеспечения безопасности полетов, и документ AN-Conf/14-WP/101, представленный Соединенными Штатами Америки при поддержке Австралии, о механизме, с помощью которого собираемую государствами информацию о безопасности полетов можно сделать интероперабельной, чтобы совместно использовать ее в принятии решений на основе данных. В ходе обсуждения Комитет решительно поддержал документы AN-Conf/14-WP/57 и AN-Conf/14-WP/101 и отметил потенциальные преимущества, связанные с возможностью получения глобальной оперативной информации о безопасности полетов на основе агрегирования согласованных и совместимых данных и информации, которыми обмениваются многочисленные стороны. Комитет также отметил важность наличия гарантий безопасности, конфиденциальности и целостности данных и информации, а также создания системы управления глобальным обменом информацией о безопасности полетов. Эти предложения также будут полезны для региональных инициатив по обмену данными/информацией, которые затем будут способствовать обмену данными/информацией на глобальном уровне. Комитет поддержал продолжение разработки глобальной системы для обмена данными и информацией о безопасности полетов при поддержке соответствующих групп экспертов ИКАО и на основе существующих инициатив.

Проверка организации контроля за обеспечением безопасности полетов

1.8 В документе AN-Conf/14-WP/121, представленном Новой Зеландией при поддержке Австралии, Канады и Соединенного Королевства, рассматривалась необходимость усовершенствования методик проведения проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) с учетом новых и появляющихся авиационных технологий и принципов регулирования, а также признания альтернативных средств достижения результатов, предусмотренных Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS). Комитет отметил процесс развития

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

инструментов и методик в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП с учетом SARPS, основанных на показателях эффективности. Комитет принял решение направить данный документ в соответствующие технические экспертные группы ИКАО для тщательного рассмотрения в процессе разработки и совершенствования SARPS, основанных на показателях эффективности, развития МНМ УППКБП с использованием поэтапного подхода, содействия обеспечению его стабильности и надежности и учета уроков, извлеченных из мероприятий по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП).

Отчеты о расследовании авиационных происшествий

1.9 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/14-WP/73, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международным советом деловой авиации (МСДА), о проблемах, с которыми сталкиваются некоторые государственные органы по расследованию авиационных происшествий в деле оперативного завершения расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов и подготовки окончательного отчета в соответствии с существующими положениями Приложения 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*". Комитет признал риск для глобальной авиационной системы в тех случаях, когда уроки в области безопасности полетов, извлеченные из расследований, не учитываются. В этом контексте Комитет отметил текущую работу ИКАО и подчеркнул необходимость дальнейшего оказания помощи государствам в наращивании потенциала для расследования авиационных происшествий. Приняв к сведению существующие проблемы, Комитет вновь подчеркнул настоятельную необходимость того, чтобы государственные органы по расследованию авиационных происшествий своевременно проводили расследования и представляли отчеты об авиационных происшествиях.

Устойчивость аэронавигационной системы

1.10 Рассмотрев документ AN-Conf/14-WP/75, Revision No. 1, представленный ИАТА и МСДА при поддержке Международной федерации ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА), Комитет отметил, что в последние годы участились случаи нарушений работы в воздушном пространстве, причем авиакомпании продолжают сталкиваться с проблемами, влияющими на эффективность полетов в воздушном пространстве, которое остается недоступным для гражданской авиации, иногда в течение длительного времени. Комитет дал высокую оценку мерам, принятым государствами и заинтересованными сторонами в ответ на нарушения работы в воздушном пространстве, а также усилиям координационных групп по чрезвычайным ситуациям (ССТ) по регулированию и смягчению последствий нарушений. Комитет также признал необходимость подготовки дополнительных глобальных инструктивных указаний по преодолению нарушений и возвращению к нормальной работе. Комитет настоятельно призвал государства обмениваться предварительной информацией о нарушениях и реализовывать инициативы по оптимизации воздушного пространства, такие как организация потоков воздушного движения, гибкое использование воздушного пространства и сотрудничество гражданских и военных органов.

1.11 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бразилией (AN-Conf/14-WP/166), Канадой (AN-Conf/14-WP/198), Канадой при поддержке Австралии (AN-Conf/14-WP/108), Китаем (AN-Conf/14-WP/186), Малайзией (AN-Conf/14-WP/160), Соединенными Штатами Америки при поддержке Австралии (AN-Conf/14-WP/105), Уругваем от имени 20 государств – членов³ Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) (AN-Conf/14-WP/154) и Международным обществом специалистов по расследованию авиационных происшествий (ISASI) (AN-Conf/14-WP/31).

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

³ Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

Рекомендация 1.1/2. Устойчивость аэронавигационной системы

Государствам:

- а) внедрить инициативы по оптимизации воздушного пространства, предусмотренные положениями ИКАО, такие как организация потока воздушного движения, гибкое использование воздушного пространства и военно-гражданское сотрудничество;
- б) делиться предварительной информацией, касающейся ожидаемых нарушений работы;

ИКАО:

- с) совместно с государствами и отраслью разработать глобальное руководство по управлению организацией воздушного движения в чрезвычайных ситуациях, в том числе на этапе восстановления, а также региональные системы мер для поддержки реализации положений Приложения 11 "*Обслуживание воздушного движения*".

Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование

1.2. Стратегическое согласование глобальных планов повышения эффективности

1.13 В рамках данного подпункта повестки дня представлены результаты работы по стратегическому согласованию глобальных планов в целях повышения эффективности, при этом особое внимание уделяется *Глобальному плану обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) и *Глобальному аэронавигационному плану* (ГАНП, Дос 9750). Обсуждение предложений по пересмотру конкретного содержания ГПБП и ГАНП проходило, соответственно, в рамках подпунктов 2.3 и 3.3 повестки дня.

Согласование глобальных планов

1.14 Комитет рассмотрел представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/4, содержащий рекомендации, основанные на работе Целевой группы по глобальным планам, а также последующие действия, предпринятые соответствующими группами экспертов в рамках пересмотра обоих глобальных планов, которые будут представлены на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО.

1.15 Комитет рассмотрел следующие рабочие документы: AN-Conf/14-WP/55, представленный Венгрией от имени Европейского союза и его государств-членов⁴, других государств – членов ЕКГА⁵, ЕВРОКОНТРОЛЯ и Канады, соавторами которого выступили Объединенные Арабские Эмираты, Египет и Ливия; а также документ AN-Conf/14-WP/147, представленный Республикой Корея.

1.16 Комитет согласился с изменениями, предложенными в рабочем документе Секретариата в целях стратегического согласования глобальных планов. Комитет поддержал документ AN-Conf/14-WP/147, отметив важность схем сбора, обработки, хранения, представления и защиты данных. Он в принципе согласился с необходимостью работать над созданием общей системы оценки эффективности; пересмотреть роли и обязанности основных заинтересованных сторон в сфере авиации и ИКАО; пересмотреть процесс разработки глобальных планов; определить соответствующие масштабы и

⁴ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

⁵ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

временные горизонты каждого глобального плана. Эти вопросы должны быть рассмотрены с учетом соответствующих разделов ГПБП издания 2026–2028 гг. и восьмого издания ГАНП.

1.17 Комитет согласился передать предложения, содержащиеся в документе AN-Conf/14-WP/55, существующей группе экспертов и обеспечить ей надлежащие возможности и членский состав.

1.18 Комитет принял к сведению достигнутые к настоящему времени результаты и согласился с необходимостью дальнейшего сосредоточения усилий на согласовании, по мере необходимости, глобальных планов, включая *Глобальный план обеспечения авиационной безопасности* (Дос 10118, ГПАБ). В первую очередь речь шла о своевременном включении инноваций в глобальные планы, что способствует упреждающему подходу к управлению вопросами обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и аэронавигации; о повышении адаптируемости планов в быстро меняющихся условиях; о необходимости дальнейшего наращивания потенциала и дополнительных программ помощи в целях более эффективного решения вопросов комплексной и основанной на эффективности эволюции воздушного транспорта; необходимости обеспечения последовательности в вопросах глобального и регионального авиационного планирования; а также важности сбора и анализа соответствующих данных для мониторинга эффективности на глобальном уровне. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует, где это целесообразно, поощрять более комплексный, совместный подход к управлению различными видами авиационных рисков при подготовке издания ГПБП на 2029–2031 гг. и девятого издания ГАНП.

Согласование нормативных положений

1.19 Комитет рассмотрел представленный Коста-Рикой документ AN-Conf/14-WP/114, касающийся обеспечения эффективного согласования нормативных положений с тем, чтобы отразить изменения и достижения, связанные с современными бизнес-моделями органов гражданской авиации. Комитет отметил текущую работу ИКАО в областях, рассматриваемых в документе AN-Conf/14-WP/114, и подробно обсудил вопрос о том, кто может выдавать сертификаты эксплуатанта в соответствии с Чикагской конвенцией. Он решил передать эти предложения соответствующим группам экспертов для дальнейшего рассмотрения.

1.20 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Колумбией (AN-Conf/14-WP/141, AN-Conf/14-WP/144 и AN-Conf/14-WP/145), Уругваем при поддержке других 19 государств – членов ЛАКГА⁶ (AN-Conf/14-WP/153), а также EUROCAE и RTCA (AN-Conf/14-WP/197).

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

Рекомендация 1.2/1. Работа по улучшению согласованности Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)

Государствам:

- a) согласиться в принципе с включением следующих обновлений в соответствующие части издания Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2026–2028 гг. и восьмого издания Глобального аэронавигационного плана:
 - 1) удалить дублируемые показатели из соответствующих планов в рамках долгосрочной работы по созданию общей рамочной структуры эффективности для всех глобальных планов, которая содержала бы всеобъемлющий набор показателей;

⁶ Аргентина, Аруба, Белиз, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

- 2) пересмотреть роли и обязанности ключевых заинтересованных сторон авиационной отрасли и ИКАО с целью согласования их содержания и оказания содействия сотрудничеству в рамках глобальных планов и соответствующих экспертных групп;
 - 3) пересмотреть процесс разработки глобальных планов для уточнения материалов, в том числе то, каким образом эти планы способствуют реализации программы работы ИКАО;
 - 4) определить охват (т. е. типы рассматриваемых операций) и временной период (т. е. окончательную запланированную дату) для каждого глобального плана;
- b) согласиться с тем, что по мере необходимости дальнейшее рассмотрение более интегрированного, основанного на сотрудничестве подхода к управлению различными типами авиационных рисков состоится при подготовке издания ГПБП на 2029–2031 гг. и девятого издания ГАНП;

ИКАО:

- c) учесть вклад Конференции в отношении предложений по улучшению согласованности глобальных планов для их последующего включения в ГПБП и ГАНП.

Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование

1.3. Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО

1.22 Комитет рассмотрел представленный Секретариатом документ AN-Conf/14-WP/5 о необходимости продолжения переходного процесса, начатого Советом ИКАО во исполнение поручений прошедших сессий Ассамблеи ИКАО о дальнейшем повышении эффективности и действенности работы Ассамблеи.

1.23 Комитет в целом поддержал и одобрил эту рекомендацию, подтвердив при этом суверенитет Ассамблеи и подчеркнув необходимость обеспечения равных возможностей для государств вносить свой вклад в обсуждение работы Организации в технической области. Комитет признал, что не все государства имеют возможность участвовать в работе групп экспертов, и отметил, что такая работа должна обсуждаться в Технической комиссии Ассамблеи. Комитет согласился с необходимостью того, чтобы Техническая комиссия работала на основе целенаправленной повестки дня и упорядоченного процесса, и согласился с тем, что это должно делаться с учетом более широкого контекста работы Ассамблеи. Комитет признал, что необходимо улучшить связь с государствами и международными организациями, чтобы обеспечить более качественную подготовку. Комитет отметил пользу уроков, извлеченных из работы текущей конференции, особенно касающихся времени, затраченного на представление документов, и надлежащего обозначения рабочих документов. Комитет согласился с тем, что Техническая комиссия не должна повторно рассматривать вопросы, которые обсуждались на специализированных совещаниях, и вопросы, которые входят в круг ведения региональных групп.

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

Рекомендация 1.3/1. Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО

Государствам:

- a) готовиться к участию в работе Технической комиссии на 42-й сессии Ассамблеи, в том числе к представлению рабочих документов, сосредоточив внимание на вопросах в пределах рекомендованной сферы деятельности, определенной как вопросы, связанные

с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов, Глобальным аэронавигационным планом, новыми резолюциями Ассамблеи и поправками к существующим резолюциям;

ИКАО:

- b) подготовить проект повестки дня Технической комиссии на 42-й сессии Ассамблеи, чтобы повысить эффективность работы Ассамблеи, сосредоточив внимание на вопросах, входящих в рекомендованную сферу деятельности, учитывая уроки, извлеченные из работы Технической комиссии на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО;
- c) изучить варианты эволюции будущих Технических комиссий с учетом суверенитета Ассамблеи и необходимости обеспечения равных возможностей для государств вносить вклад в техническую работу ИКАО;
- d) разработать варианты эволюции Технической комиссии в более широком контексте эффективности и действенности работы Ассамблеи;
- e) рассмотреть возможность представления на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО рабочего документа о вариантах эволюции будущих Технических комиссий.

— КОНЕЦ —