

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 34 повестки дня. Безопасность полетов и политика в области аэронавигации****ОБНОВЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Соединенные Штаты Америки поддерживают Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО и усилия, направленные на укрепление безопасности полетов посредством принятия рамок политики высокого уровня для государств-членов и основных заинтересованных сторон по мере развития их организаций по безопасности полетов. Внесение изменений в текущий ГПБП связано с попыткой интегрировать государственные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, развивающуюся государственную программу по безопасности полетов и деятельность по управлению безопасностью полетов. Соединенные Штаты Америки настоятельно призывают ИКАО сохранить приоритет, придаваемый снижению глобального риска возникновения авиационных происшествий, и работать совместно с государствами-членами и заинтересованными сторонами с целью упрощения обновления ГПБП в будущем с тем, чтобы иметь лучшее руководство по сбалансированию управления глобальными приоритетами в области безопасности полетов по мере дальнейшего совершенствования государствами своего контроля за обеспечением безопасности полетов. Обновленный ГПБП следует представить на ежегодных совещаниях региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в 2018 году, а принять измененный ГПБП следует на 40-й сессии Ассамблеи в сентябре 2019 года.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) согласиться с тем, что при обновлении ГПБП на 2020–2022 годы следует подчеркнуть более тесную связь между обеспечением эффективного контроля в государствах – членах ИКАО и оперативным управлением факторами риска для безопасности полетов;
- б) согласиться с тем, что разработку следующего издания ГПБП следует осуществить с участием регулирующих органов и отрасли государств-членов, которые отличаются друг от друга по показателям эффективности реализации УППКБП, уровню сложности международных операций и наличию ресурсов, а также представителей всех RASG;
- с) согласиться с тем, что обновленный ГПБП следует представить на ежегодных совещаниях RASG в 2018 году, а принять – на 40-й сессии Ассамблеи в сентябре 2019 года;
- д) признать, что для управления реализацией целей ГПБП и дальнейшей координации деятельности с другими региональными группами потребуются дополнительные ресурсы и оказание поддержки региональным бюро ИКАО.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"

<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что программный бюджет на трехлетний период предусматривает запланированную деятельность, связанную с текущими инициативами ГПБП, однако ИКАО, возможно, необходимо будет рассмотреть вопрос о дополнительных ресурсах для региональных бюро (как поясняется на этапе 1 дорожной карты ГПБП на 2017–2019 гг.)
<i>Справочный материал</i>	<p><i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов 2007 г. и Глобальный план обеспечения безопасности полетов 2017–2019 гг.</i></p> <p>Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i> (2006)</p> <p>Приложение 19 <i>"Управление безопасностью полетов"</i>, добавление 1 <i>"Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов"</i> (июль 2013 г.)</p> <p>HLSC/15-WP/6, <i>Обновление ГПБП на 2014–2016 гг.</i>, представлено Секретариатом ИКАО</p>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соединенные Штаты Америки поддерживают Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО и усилия, направленные на укрепление безопасности полетов посредством принятия рамок политики высокого уровня для государств-членов и основных заинтересованных сторон по мере развития их организаций по безопасности полетов.

1.2 Последние изменения к ГПБП внесли дополнительную сложность в виде новых целей в связи со стремлением привести их в соответствие с целями Глобального аэронавигационного плана ИКАО. В пересмотренном ГПБП уделяется особое внимание созданию системы контроля государств в качестве предварительного условия реализации государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и системы управления безопасностью полетов (СУБП). Появление нового Приложения об управлении безопасностью полетов и требованиях к СУБП естественно вызывает необходимость включения целей в ГПБП для оказания помощи в ориентировании деятельности государств на эффективное внедрение критических элементов ИКАО в рамках базового контроля¹ в качестве способа обеспечения создания государствами средств эффективного контроля для поддержания и укрепления безопасности полетов. Однако Приложение 19, касающееся управления безопасностью полетов, находится в процессе внедрения во многих государствах и каждое государство выполняет содержащиеся в нем требования разными темпами. Эти относительно новые глобальные политические цели требуют принятия для государств и заинтересованных сторон реалистичных и индивидуальных сроков внедрения и ГПБП должен признать активно проводимую работу.

1.3 Кроме того, нормативные требования к реализации целей ГПБП должны учитывать неодинаковые уровни сложности, обусловленные различиями в объемах воздушного движения, пропускной способности и т. д. В связи с этим необходимо обеспечить, чтобы дальнейшая деятельность по обновлению ГПБП включала тесную координацию с государствами-членами и

¹ Часть А *Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Дос 9734) и добавление 1 Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*.

заинтересованными сторонами в отношении достижимых результатов и ожиданий, зависящих от уникальных элементов каждого региона.

1.4 Соединенные Штаты Америки решительно поддерживают стремление к тому, чтобы все государства-члены внедрили средства эффективного контроля и приняли всемирно признанные стандарты и передовую практику в интересах устойчивого повышения безопасности полетов. Вместе с тем Соединенные Штаты Америки настойчиво призывают ИКАО сохранить приоритет, придаваемый снижению глобального риска возникновения авиационных происшествий.

1.5 В этом отношении Соединенные Штаты Америки предлагают, чтобы в рамках следующего обновления ГПБП был создан усовершенствованный механизм связи для реализации этих двух элементов эффективного контроля при осуществлении управления безопасностью полетов. Следующее издание ГПБП должно учитывать различные варианты выполнения обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов и управлению безопасностью полетов в соответствии с уровнем сложности эксплуатационной среды каждого государства; это должно включать варианты санкционированной передачи полномочий. Важно, чтобы ИКАО признала настоятельную необходимость выделения надлежащих ресурсов регионам и государствам, требующим дополнительной поддержки.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Эволюция ГПБП

2.1.1 ГПБП ИКАО был создан в 1997 году для направления и приоритизации деятельности технической программы работы ИКАО и для предоставления государствам-членам и заинтересованным сторонам общей системы ориентиров в целях определения и координации политики и инициатив, направленных на снижение глобального риска авиационных происшествий в коммерческой авиации.² В 2007 году ИКАО установила цели в области безопасности полетов, состоящие в сокращении числа авиационных происшествий со смертельным исходом и количества погибших, а также частоты авиационных происшествий в регионах. Она стремилась к тому, чтобы к 2011 году ни в одном регионе ИКАО частота происшествий не превышала более чем в два раза мировой показатель аварийности.

2.2 Глобальные приоритеты в области безопасности полетов

2.2.1 Регионы по-прежнему сообщают, что категориями авиационных происшествий с высокой степенью риска являются события, связанные с безопасностью на ВПП, столкновение исправных воздушных судов с землей (CFIT) и потеря управляемости в полете (LOC-I).³ Эти выявленные риски позволяют определять предшествующие происшествию события в соответствии с дополнением С к Приложению 13 "Перечень примеров серьезных инцидентов" и учитываются ИКАО посредством региональных докладов о состоянии безопасности полетов. В нескольких регионах в настоящее время разрабатываются средства повышения безопасности полетов, направленные на эти области риска. Регионы продолжают узнавать о важности региональных докладов о состоянии безопасности полетов для сбора и анализа данных и для включения усовершенствований в области безопасности полетов в региональную

² Глобальный план обеспечения безопасности полетов 2007 г.

³ Глобальный план обеспечения безопасности полетов 2017–2019 гг.

эксплуатационную среду. Еще предстоит выполнить работу по обеспечению развития этой концепции в регионах более согласованным способом.

2.2.2 Требуется улучшить инструктивный материал для оказания помощи государствам-членам и регионам в безотлагательном сбалансировании приоритетов в сфере повышения безопасности полетов и системах контроля за обеспечением безопасности полетов в целях эффективного устранения рисков для безопасности полетов, о котором говорится в разделе 1.3.2 ГПБП на 2017–2019 гг. Одна из основных ролей региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) состоит в содействии созданию совместного форума правительств и отрасли для формирования партнерств по обеспечению безопасности полетов в целях устранения областей риска для безопасности полетов путем поощрения регионального обмена информацией для выполнения исследований и анализов, связанных с разработкой средств повышения безопасности полетов, и в конечном итоге снижения и мониторинга риска.⁴ RASG предоставляют государствам и заинтересованным сторонам возможность использования знаний и ресурсов и создания прочных партнерств по обеспечению безопасности полетов. RASG могут совместно вести работу по гармонизации глобальных усовершенствований в области безопасности полетов, а также могут способствовать определению региональных приоритетов.

2.3 Текущий ГПБП

2.3.1 38-я сессия Ассамблеи одобрила первое пересмотренное издание ГПБП для определения глобального стратегического направления деятельности по обеспечению безопасности полетов и постановила, что ГПБП будет поддерживаться в актуальном состоянии в тестом сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами. ИКАО недавно выполнила задачу обновления ГПБП на трехлетний период 2017–2019 гг. С момента его выпуска и в ожидании появления дорожной карты ГПБП на 2017–2019 гг. определены возможности для разработки ИКАО, государствами-членами и заинтересованными сторонами стратегии оказания помощи государствам в создании эффективной системы контроля с уделением основного внимания снижению рисков для безопасности полетов в повседневных операциях в реальном времени.

2.3.2 Как отмечалось на Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов в 2015 году, задачи и цели ГПБП на 2017–2019 гг. будут обновляться путем внесения изменений, носящих постепенный и эволюционный характер, а не путем значительной их переработки.⁵ Этими изменениями предусматривается добавление вспомогательной дорожной карты, предназначенной для оказания помощи государствам и заинтересованным сторонам в концентрировании внимания на глобальных приоритетах в области безопасности полетов и в достижении целей ГПБП.

2.4 2017–2019 гг. и Группа по разработке дорожной карты ГПБП

2.4.1 После Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов и в связи с поднятыми проблемами относительно путей создания системы эффективного контроля при одновременном осуществлении базового управления безопасностью полетов ИКАО создала

⁴ При условии, что предоставляемая информация не нарушает никаких основных принципов, касающихся установленных программ по безопасности полетов, при любом полномочном органе или любой организации. Кроме того, эта информация защищена от раскрытия вне региональной группы и не может использоваться в иных целях, кроме снижения риска для безопасности полетов.

⁵ HLSC/15-WP/6, *Обновление ГПБП на 2014–2016 гг.*, представлено Секретариатом ИКАО.

Группу экспертов (далее Группа по разработке дорожной карты) для оказания помощи в разработке дорожных карт в качестве руководства по реализации ГПБП на 2014–2016 гг. (добавление А к ГПБП). Группа по разработке дорожной карты состояла из отобранных представителей, но не имела в своем составе ни представителей RASG, ни представителей государств с разными уровнями сложности авиационной системы (например, размер или объем воздушного движения, аэропортов или других авиационных служб). Соединенные Штаты Америки предлагают, чтобы деятельность, связанная с обновлением и дальнейшей доработкой ГПБП, предусматривала проведение активных консультаций с вполне представительной группой государств-членов и заинтересованных сторон, затрагиваемых ГПБП.

2.4.2 Соединенные Штаты Америки признают, что Группа по разработке дорожной карты подготовила рекомендации по реализации целей ГПБП в интересах обеспечения эффективного контроля, включив элементы, направленные на продолжение уже проводимой работы по управлению выявленными факторами риска в нынешних эксплуатационных условиях при осуществлении управления безопасностью полетов. Эта рабочая группа могла бы быть основой ИКАО для дальнейшей работы по установлению баланса между созданием средств эффективного контроля для государств и поощрением продолжения деятельности в направлении регионального сотрудничества в разработке и реализации стратегий снижения факторов риска в целях общего сокращения глобального риска возникновения авиационных происшествий.

3. **ВЫВОД**

3.1 Соединенные Штаты Америки поддерживают Глобальный план обеспечения безопасности полетов ИКАО, который сохраняет для государств-членов и заинтересованных сторон рамки политики высокого уровня для использования при разработке усовершенствований в отношении эксплуатационной среды с точки зрения безопасности полетов. Соединенные Штаты Америки призывают ИКАО сохранять ГПБП в формате, который прост для понимания и выполнения заинтересованными сторонами, и который учитывает уникальные характеристики отдельных государств и регионов, а также их сроки внедрения.

— КОНЕЦ —