

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****СООТВЕТСТВИЕ ПОРТ-ОФ-СПЕЙНСКОЙ ДЕКЛАРАЦИИ**

(Представлено Тринидадом и Тобаго при поддержке Антигуа и Барбуды, Арубы, Багамских островов, Барбадоса, Белиза, Гаити, Гватемалы, Гондураса, Гренады, Доминиканской Республики, Канады, Коста-Рики, Кубы, Кюрасао, Мексики, Нидерландов (Бонэйр, Синт-Эстатиус и Саба), Никарагуа, Сальвадора, Сент-Винсента и Гренадин, Сент-Китс и Невиса, Сент-Люсии, Синт-Мартена, Соединенного Королевства (Ангилья, Бермудские острова, Британские Виргинские острова, Каймановы острова, Монтсеррат и острова Теркс и Кайкос), Соединенных Штатов Америки, Тринидада и Тобаго, Франции (Французские Антильские острова) и Ямайки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлены успехи, достигнутые государствами Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NAM/CAR) в рамках их обязательств по выполнению целей в области безопасности полетов и аэронавигации, изложенных в Порт-оф-Спейнской декларации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению представленную информацию о достигнутых успехах и принятых обязательствах по выполнению целей в области безопасности полетов и аэронавигации, изложенных в Порт-оф-Спейнской декларации, в том числе последующие действия на период после 2016 года;
- рекомендовать любые действия, способствующие эффективности реализации региональных целей Порт-оф-Спейнской декларации;
- призвать ИКАО обеспечить, чтобы обязательства в Декларации, которые не были выполнены, по-прежнему считались действительными и учитывались при планировании дальнейших действий.

Примечание: Хотя многие элементы Порт-оф-Спейнской декларации остались не выполненными, они сохраняют свою актуальность, и соответствующая работа должна продолжаться в рамках недавно подписанной Багамской декларации о намерениях, определяющей конкретные планы действий государств с учетом обязательств, которые не будут выполнены в срок до декабря 2016 года.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со Стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Порт-оф-Спейнская декларация (http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/NACCDCA5/POSDeclarationEN_SP.pdf)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с обязательством государств выполнять условия Чикагской конвенции ИКАО, целей, поставленных в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП), и признавая результативность совместного подхода к решению общих проблем, принятого в рамках успешного внедрения механизмов регионального сотрудничества, директора гражданской авиации Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна на своем 5-м совещании (NACC/DCA/5), прошедшем в Порт-оф-Спейне (Тринидад и Тобаго) с 28 по 30 апреля 2014 года, согласились с поставленными целями в области безопасности полетов и аэронавигации, закрепленными в Порт-оф-Спейнской декларации (POS), и обязались придерживаться их. Данные цели стали набором индикаторов и количественных параметров, а также показателем результатов деятельности для Североамериканского и Карибского регионов.

1.2 Периодически проводится мониторинг достижения целей POS и представляются соответствующие доклады, а также согласуются соответствующие действия и усовершенствования, направленные на то, чтобы гарантировать получение обусловленных достижением данных целей преимуществ.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Цели Порт-оф-Спейнской декларации в области безопасности полетов

Контроль за обеспечением безопасности полетов. средний по региону уровень эффективного внедрения (EI) 80 % к декабрю 2016 года.

2.1.1 С начала проведения первых проверок в рамках Всеобъемлющего системного подхода к Универсальной программе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-ВСП) 13 государств Североамериканского и Карибского регионов приняли у себя координируемые миссии ИКАО по валидации (ICVM) и 2 миссии по проверке в рамках УППКБП. С 2015 года в рамках стратегии "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) сотрудники бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря оказывают профилированное содействие практически всем государствам.

2.1.2 В рамках стратегии "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) предпринимаются целенаправленные действия по решению вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). В 2014 году уровень EI в регионе составлял приблизительно 67 %, а в июне 2016 года – 69,02 %. С момента внедрения стратегии NCLB в NACC в 2015 году, благодаря содействию ICVM и с учетом того, что результаты одной из миссий 2016 года еще не отражены в уровне EI в регионе, а три мероприятия по дистанционной валидации только предстоит завершить в 2016 году, ожидается увеличение этого показателя по меньшей мере на 6 пунктов.

2.1.3 На данный момент 13 государств Североамериканского и Карибского регионов перевыполнили поставленную в ГПБП цель обеспечить EI на уровне 60 %.

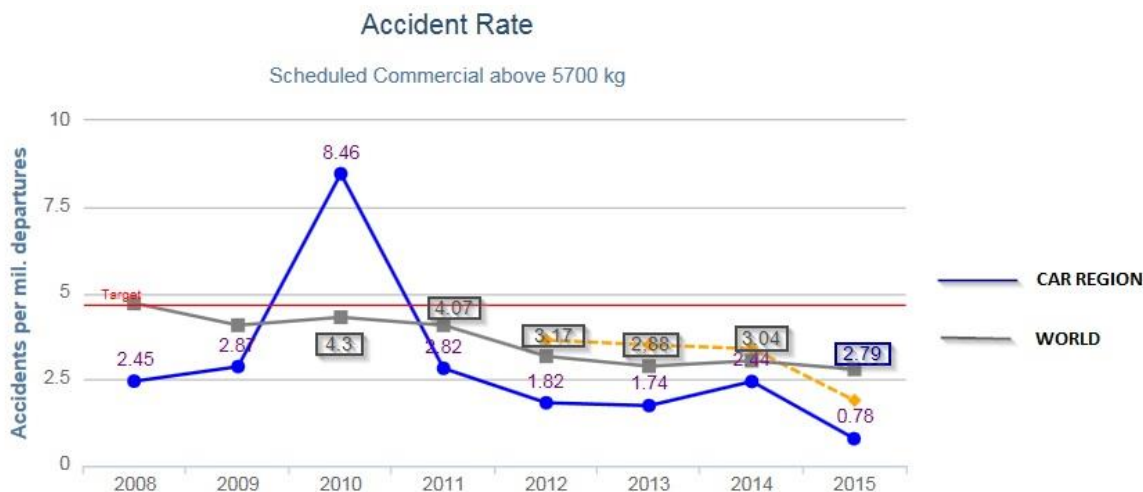
Контроль за обеспечением безопасности полетов. Ни одно государство в регионе не должно иметь показатель EI ниже 70 % по критическому элементу 3

УППКБП ИКАО (Сотрудники ВГА) и критическому элементу 4 (Квалификация инспекторов) к декабрю 2016 года.

2.1.4 Как и в случае с целью по достижению среднего по региону показателя EI ожидается увеличение показателя EI по КЭ 3 и КЭ 4. В данный момент показатели EI для КЭ 3 и КЭ 4 в Североамериканском и Карибском регионах составляют соответственно 68,36 % и 59,15 %.

Авиационные происшествия. Взять 2010 год за исходный уровень и снизить риск авиационных происшествий со смертельным исходом в Карибском регионе в рамках части 121 или подобных полетов коммерческого воздушного транспорта на 50 % к 2020 году.

2.1.5 В приведенной ниже таблице (источник: iStars) показано, что по состоянию на 2015 год частота авиационных происшествий в Карибском регионе (синяя линия) для воздушных судов массой свыше 5700 кг, выполняющих коммерческие регулярные авиаперевозки, постепенно снижается до уровня 0,78 происшествий на 1 000 000 вылетов; данная тенденция к снижению сохраняется. В соответствии с этими показателями цель вновь была перевыполнена в 2015 году. Данный показатель частоты происшествий для Карибского региона соответствует общемировому.



Выезды за пределы ВПП. Снизить к декабрю 2016 года частоту выездов за пределы ВПП на 20 % по сравнению со средним в 2007–2012 гг. показателем для региона.

2.1.6 Вопрос выездов за пределы ВПП прорабатывается в рамках инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) Региональной панамериканской группы по обеспечению безопасности полетов (RASG-PA) и прочих региональных мероприятий по обеспечению безопасности полетов путем принятия регламентирующими и аэропортовыми полномочными органами мер по снижению степени риска. В основе данных мер лежат частые замеры сцепления с поверхностью в целях поддержания хорошего состояния покрытия, снижения объявленных дистанций для создания концевых зон безопасности (RESA) и предоставление сообщений о состоянии ВПП, в случае если на ней имеются неровности или она влажная. Полная информация о выездах за пределы ВПП в данный момент недоступна. Окончательная оценка данной цели будет рассчитана на основе информации ADREP.

Аэродромы. Сертифицировать 48% международных аэродромов в Карибском регионе к декабрю 2016 года.

2.1.7 По состоянию на 31 марта 2015 года были сертифицированы 32,7 % международных аэродромов. По состоянию на 30 апреля 2016 года были сертифицированы 36 % аэродромов. Учитывая темпы текущего процесса сертификации, начатого несколькими государствами в развитие стратегии NCLB в НАСС, ожидается, что уровень в 48% будет достигнут к декабрю 2016 года.

Внедрение государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и системы управления безопасностью полетов (СУБП). 60 % государств должны реализовать этап 1 ГосПБП, обеспечить принятие показателей эффективности СУБП поставщиков обслуживания и первоначальный приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов (ALoSP) к декабрю 2016 года.

Внедрение ГосПБП и СУБП. 60% поставщиков обслуживания должны реализовать этап I своих СУБП и как минимум завершить этап реагирования в рамках процедуры управления функциональными факторами риска к декабрю 2016 года.

2.1.8 На данный момент 95,24 % государств Североамериканского и Карибского регионов завершили уровень 1 ГосПБП и 42,86 % – уровень 2 ГосПБП. В рамках последующей работы осуществляется тесное сотрудничество с государственными координаторами процесса внедрения ГосПБП в целях контроля выполнения работы, с учетом того, что при внедрении ГосПБП государствам следует полагаться на ключевые системы контроля за обеспечением безопасности полетов и что в ГосПБП включено требование по внедрению СУБП поставщиками обслуживания.

2.2 Цели Порт-оф-Спейнской декларации в области аэронавигации

Заход на посадку. Навигация, основанная на характеристиках (PBN). К декабрю 2016 года на 80 % ВПП, оборудованных для захода на посадку по приборам, поставщики обслуживания и эксплуатанты должны внедрить схемы захода на посадку с вертикальным наведением (APV) с барометрической вертикальной навигацией (Baro VNAV).

2.2.1 В соответствии с резолюцией Ассамблеи А37-11 в части, касающейся внедрения на ВПП, оборудованных для захода на посадку по приборам, современных схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) с барометрической вертикальной навигацией (Baro VNAV), был достигнут показатель 85,4 % по сравнению с расчетным показателем 80 %, что, однако, ниже целевого показателя по PBN в 100% для 2016 года.

Организация потока воздушного движения (ATFM). 100 % районов полетной информации (РПИ), внутри которых все районные диспетчерские центры (РДЦ) должны обеспечивать меры ATFM к декабрю 2018 года.

2.2.2 На данный момент заявлено о достижении данной цели на 60 %. Было запланировано индивидуальное содействие и проведение ряда совещаний для обеспечения достижения цели в назначенный срок.

Управление аэронавигационной информацией (AIM). 100-процентный переход служб аэронавигационной информации (AIS) к внедрению требуемых элементов этапа I дорожной карты САИ к декабрю 2016 года.

2.2.3 К июлю 2016 года 85 % государств Североамериканского и Карибского регионов реализовали этап 1 перехода с САИ на AIM, который включает в себя внедрение мониторинга соблюдения требований о регламентации и контроле аэронавигационной информации (AIRAC), мониторинг различий между практикой государств и положениями Приложений 4 и 15, а также внедрение Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84) и управление качеством.

Координация/передача цифровой информации "земля – земля". 50 % РПИ, внутри которых все РДЦ, к которым применимо данное требование, внедряют по меньшей мере один интерфейс для обмена данными между средствами обслуживания воздушного движения (AIDC)/неавтономного обмена данными (OLDI) и соседними РДЦ к декабрю 2016 года.

2.2.4 37 из 44 районов полетной информации (РПИ) в Североамериканском и Карибском регионах внедряли AIDC посредством обмена данными плана полета и использования Правил аэронавигационного обслуживания (NAM/PANS ICD), принятых в Северной Америке. Внедрение завершено на 84,09 %, что уже превысило изначальную цель в 50 %.

Экологические преимущества: снизить эмиссию CO₂ в регионе на 40 000 тонн в год посредством внедрения PBN к декабрю 2016 года.

2.2.5 По итогам процесса оптимизации сети маршрутов в Карибском регионе, проходившем в 2015 году, продолжается оценка деятельности по достижению годовой цели в виде снижения эмиссии CO₂ на 40 000 тонн, и ее результаты зависят от окончательного внедрения PBN, в то время как согласно оценкам цель в виде ежегодного снижения эмиссии CO₂ может быть достигнута в 2016 году, если предусмотренные на этот год планы будут выполнены. Большинство государств используют инструмент ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), а остальные рассчитывают данную экономию в сотрудничестве с эксплуатантами.

2.3 Дальнейшие действия по достижению целей Порт-оф-Спейнской декларации

2.3.1 Государства/директора гражданской авиации уже согласились на совещании NACC/DCA/6 с тем, что в качестве одного из элементов внедрения основанного на характеристиках подхода в Североамериканском и Карибском регионах в рамках стратегии NCLB в NACC будут предприниматься последующие действия для достижения целей в области безопасности полетов и аэронавигации после 2016 года.

2.3.2 В рамках стратегии NCLB в NACC осуществляются оценка и определение существующих/запланированных усовершенствований/целей относительно эксплуатации и безопасности полетов, а также дальнейшая работа по повышению уровня внедрения в рамках существующих целей Порт-оф-Спейнской декларации.