

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 29 повестки дня. Региональные механизмы координации осуществления деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

**УСТОЙЧИВОСТЬ АФРИКАНСКОЙ ПРОГРАММЫ
ПОСТРОЕНИЯ СХЕМ ПОЛЕТОВ (AFPP)**

(Представлено 54 Договаривающимися государствами², членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Устойчивое развитие гражданской авиации остается ключевой задачей глобального авиационного сектора, в связи с чем необходима поддержка ИКАО в сфере создания региональных программ построения схем полетов для оказания помощи государствам в деле развития устойчивого потенциала в области схем полетов по приборам (IFP) для исполнения их обязательств в рамках резолюции Ассамблеи А37-11, посвященной навигации, основанной на характеристиках (PBN).

В данном рабочем документе приведены достижения Африканской программы построения схем полетов (AFPP) и отмечены трудности с устойчивым развитием возможностей построения схем полетов и наращиванием потенциала для внедрения PBN в Африке, что может негативно повлиять на положительные результаты, достигнутые на первом этапе реализации программы.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению прогресс, достигнутый при помощи AFPP в отношении внедрения PBN в Африке;
- просить государства и других отраслевых партнеров оказать финансовую поддержку второму этапу AFPP;
- просить ИКАО рассмотреть возможность согласования работы по всем программам построения схем полетов;
- принять содержащуюся в добавлении к данному рабочему документу обновленную резолюцию взамен резолюции А39-14 Ассамблеи.

<i>Стратегические цели</i>	1) "Безопасность полетов" 2) "Аэронавигационный потенциал и эффективность" 3) "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Для участвующих государств

¹ Документ на английском и французском языке представлен АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Справочный материал</i>	Резолюция А37-11, "Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках" Ассамблеи Резолюция А38-7, "Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке" Ассамблеи Резолюция А39-14, "Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей" Ассамблеи Дос 9613, <i>Руководство по навигации, основанной на характеристиках (PBN)</i> Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план</i>
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2010 году 37-я сессия Ассамблеи ИКАО в своей резолюции А37-11 вновь подтвердила глобальную приверженность внедрению навигации, основанной на характеристиках (PBN), и призвала государства в срочном порядке завершить подготовку и представить в ИКАО их планы по внедрению PBN.

1.2 В 2013 году 38-я сессия Ассамблеи ИКАО в своей резолюции А38-7 настоятельно призвала государства – члены региона АFI поддержать создание бюро по программе разработки схем полетов (FPP) для Африки, выделив прикомандированный персонал и оказав финансовую помощь в кратчайшие по возможности сроки для ускорения процесса внедрения PBN в регионе.

1.3 В 2016 году 39-я сессия Ассамблеи ИКАО в своей резолюции А39-14 настоятельно призвала государства-члены использовать программу разработки схем полетов, где таковая имеется, для реализации возможностей PBN. Внедрение PBN остается глобальным приоритетным направлением деятельности для оказания помощи глобальному авиационному сообществу в области снижения перегруженности воздушного движения, уменьшения расхода топлива, защиты окружающей среды, снижения влияния авиационного шума и обеспечения всепогодных полетов.

2. ДОСТИЖЕНИЯ AFPP НА ЭТАПЕ 1 (2014–2017 ГГ.)

2.1 Программа структурирована следующим образом: государства играют роль активных членов, осуществляя ежегодные взносы для поддержания деятельности программы, государства-пользователи оплачивают специальную техническую помощь AFPP, ведение программы осуществляет Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА), финансовую поддержку обеспечивает Франция и "Эрбас", ИКАО оказывает управленческие услуги, а в управляющем комитете, принимающем решения, председательствует Кения. Программа достигла существенных результатов в ходе первоначального этапа внедрения (со 2 июня 2014 года по 31 мая 2017 года).

- Участие в объеме пятьдесят восемь процентов (58 %), т. е. тридцати двух (32) Договаривающихся государств.
- Количество государств с разработанными планами PBN выросло с менее 40 % до 79 %.
- Уровень внедрения подходов PBN повысился с 29 % до 77 %.
- Региональное представительство экспертов в области разработки схем, одобрения и формирования данных в целом выросло более чем на 100 % благодаря проведению различных видов подготовки (курс построения схем полетов – 25 экспертов,

- PANS-OPS OJT – 5 экспертов, эксплуатационное одобрение PBN – 90 студентов, курс для инструкторов по построению схем полетов – 3 эксперта, а также практические семинары, проводимые AFPP с участием 42 государств).
- Благодаря технической помощи AFPP в пяти (5) государствах с охватом 16 аэропортов разработано и внедрено тридцать пять (35) традиционных схем полета и сорок семь (47) схем полетов PBN.
 - AFPP расширила возможности построения схем путем закупки пяти (5) лицензий на программное обеспечение для автоматизированного построения схем и соответствующего инструментария.
 - Взносы государств, включая взносы от Франции, обеспечили устойчивость AFPP и поддержку ее персонала в ходе первого этапа.
 - Принимающая организация – АСЕКНА – предоставила в качестве инвестиции постоянное офисное здание AFPP в целях обеспечения благоприятной рабочей обстановки.
 - AFPP также принимала участие в различных региональных инициативах, включая мероприятия Эрбас по демонстрации проекта глобального внедрения PBN в Сьерра-Леоне, Гвинее и Ливии, проект ИКАО/ЕС по снижению эмиссии CO₂ путем внедрения производства полетов в режиме непрерывного снижения (CDO) / непрерывного набора высоты (ССО) в аэропортах Либревиль и Уагадугу, а также проект по повышению уровня контроля за обеспечением безопасности полетов в Демократической Республике Конго.

3. ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ (ВТОРОЙ ЭТАП, 2019–2021 ГГ.) И ТРУДНОСТИ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ УСТОЙЧИВОСТИ

3.1 В ходе своего 4-го совещания Управляющий комитет AFPP одобрил возобновление реализации программы (второй этап) на три года в целях оценки необходимости дальнейшей работы в области внедрения PBN, а также оценки низкого уровня внедрения производства полетов в режиме непрерывного снижения (CDO) / непрерывного набора высоты (ССО) в регионе, включая пробелы в исследовании, проведенном WGS-1984, и нехватку нормативного контроля за реализацией схем полетов.

3.2 Для достижения цели программы и обеспечения устойчивости AFPP планирует использовать потенциал, наработанный в ходе реализации первого этапа программы, путем прикомандирования экспертов к AFPP в целях удовлетворения возросшей потребности государств в технической помощи AFPP. Тем не менее, обеспечение устойчивости процесса прикомандирования экспертов к AFPP было затруднено в связи с недостаточной бюджетной поддержкой государствами прикомандированных экспертов в отношении их размещения и командировочных расходов. Эта проблема усугубляется политикой ИКАО в области прикомандирования, в соответствии с которой запрещается использовать бюджет программы для покрытия затрат на обслуживание экспертов, прикомандированных к AFPP.

3.3 Трудности, с которыми столкнулись государства при инвестировании в соответствующие технологии построения схем полетов, также представляют значительную угрозу возможностям построения схем полетов и наращиванию потенциала для внедрения PBN. Сегодня наблюдается потеря компетенции в области построения схем экспертами, уже подготовленными в ходе первого этапа, отсутствие регулярного обновления уже внедренных схем полетов, нехватка надлежащего потенциала AFPP, необходимого для удовлетворения возросшей потребности в технической помощи – все это представляется наибольшей проблемой, которая может свести на нет все, что было достигнуто в ходе первого этапа реализации AFPP.

4. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

4.1 Внедрение PBN остается глобальным приоритетным направлением деятельности для оказания помощи глобальному авиационному сообществу в области снижения перегруженности воздушного движения, уменьшения расхода топлива, защиты окружающей среды, снижения влияния авиационного шума и обеспечения всепогодных полетов.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ УТВЕРЖДЕНИЯ 40-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

Резолюция А40-х. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации является также ответственностью государств-членов как в коллективном, так и в индивидуальном плане,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* каждое государство-член обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать авионавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что повышение уровня безопасности полетов международной гражданской авиации в глобальном масштабе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают для государств-членов правовые и эксплуатационные рамки построения системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании, требуя при этом, чтобы все государства-члены выполняли, насколько это практически возможно, SARPS и надлежащим образом осуществляли контроль за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что результаты проверок и координированных ИКАО миссий по валидации (ICVM), проводимых по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ), свидетельствуют о том, что некоторые государства-члены пока не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов, а в некоторых государствах-членах выявлены вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC),

принимая во внимание, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков посредством координации поддержки и привлечения ресурсов авиационных партнеров в области безопасности полетов,

признавая, что планы действий ИКАО, разработанные для отдельных государств-членов, служат основой для предоставления этим государствам во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой помощи и рекомендаций по урегулированию их SSC и улучшению показателя эффективной реализации (EI) критических элементов,

принимая во внимание, что в ИКАО принята политика в области регионального сотрудничества, которая в максимальной степени направлена на предоставление государствам-членам помощи, рекомендаций или других видов поддержки в области технических и стратегических аспектов деятельности международной гражданской авиации в ходе выполнения ими своих обязательств в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и стратегическими целями ИКАО, и, помимо прочего, обеспечивает региональное сотрудничество на базе более тесных партнерств с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации,

признавая, что не все государства-члены располагают необходимыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что создание субрегиональных и региональных органов по обеспечению безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта масштаба и более высокого уровня согласованности в результате сотрудничества государств-членов в создании и поддержании функционирования общей системы контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая о том, что государства-члены отвечают за внедрение Стандартов ИКАО и могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании RSOO определенных функций и что, когда это уместно, слово "государства" следует понимать как включающее RSOO,

отмечая признание в Приложении 19 RSOO и их роли в осуществлении от имени государств делегированных государственных функций по управлению безопасностью полетов,

признавая, что группы государств-членов могут принять решение о создании региональных авиационных систем, юридической основой которых может быть международный договор, определяющий общие правила и функции надзора, применимые ко всем участвующим государствам,

признавая, что объем помощи, оказываемой государствам-членам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организацией контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности при уделении первоочередного внимания государствам, имеющим SSC, будет значительно увеличен за счет координации усилий всех государств-членов, ИКАО и других сторон, участвующих в деятельности гражданской авиации,

признавая, что задача созданных региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) заключается в определении целей, приоритетов и показателей, а также в установлении поддающихся оценке целевых показателей для устранения в каждом регионе недостатков, связанных с безопасностью полетов, при обеспечении последовательности действий и координации усилий,

1. *порукает* Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов внедрить всеобъемлющую программу оказания помощи государствам-членам в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП-МНМ, уделяя первоочередное влияние урегулированию SSC;
2. *порукает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и RASG, а также определение целей, приоритетов и показателей и установление поддающихся оценке целевых показателей для устранения SSC и связанных с безопасностью полетов недостатков;
3. *порукает* Совету предпринимать надлежащие действия для обеспечения признания специфики региональной авиационной системы, созданной группой государств-членов, и ее интеграции в рамках ИКАО;
4. *порукает* Совету продолжить партнерство с государствами-членами, отраслью и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов в целях координации и оказания содействия предоставлению финансовой и технической помощи государствам, субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG, в целях повышения уровня безопасности полетов и расширения возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов;
5. *порукает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG;
6. *порукает* Генеральному секретарю продолжать улучшать координацию действий и сотрудничество между ИКАО, RASG, RSOO и другими организациями, осуществляющими связанную с обеспечением безопасности полетов деятельность, с тем чтобы сократить нагрузку на государства, вызванную повторяющимися проверками или инспекциями, и уменьшить дублирование мероприятий по мониторингу;
7. *настоятельно призывает* государства-члены уделять первостепенное внимание урегулированию вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;
8. *настоятельно призывает* государства-члены использовать программу разработки схем полетов, где таковая имеется, для реализации возможностей PBN и предоставлять дополнительную поддержку (финансовую или иную) в целях обеспечения непрерывности и устойчивости;
9. *настоятельно призывает* государства-члены развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество, с тем чтобы содействовать достижению наивысшего уровня безопасности полетов;
10. *призывает* все государства-члены и соответствующих партнеров по обеспечению безопасности полетов по мере возможности оказывать помощь запрашивающим ее государствам путем предоставления финансовых и технических ресурсов в целях незамедлительного

урегулирования выявленных SSC и обеспечения долгосрочной устойчивости государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

11. *рекомендует* государствам-членам налаживать партнерские отношения с другими государствами, отраслью, финансовыми учреждениями и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов для расширения возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

12. *рекомендует* государствам-членам содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для совместного участия в разработке решений общих проблем в целях наращивания возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии субрегиональных и региональных органов по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO, или оказывать им ощутимую поддержку;

13. *просит* Генерального секретаря играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в урегулировании SSC путем разработки планов действий ИКАО и/или конкретных проектных предложений и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов оказания помощи;

14. *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи об общей реализации всеобъемлющей программы оказания помощи;

15. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A38-5~~ A39-14.