

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 2 повестки дня.** **Безопасность полетов и авиационная безопасность при организации воздушного движения (ОрВД)**
- Пункт 2.4 повестки дня.** **Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)**

ПОСЛЕДНЯЯ ИНФОРМАЦИЯ О ГЛОБАЛЬНОМ ПЛАНЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП) ИКАО

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Признавая необходимость снижения частоты авиационных происшествий в мире, Аэронавигационная комиссия в 1997 году предложила Совету Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО. 32-я и 33-я сессии Ассамблеи соответственно в 1998 и 2001 году поддержали концепцию ГПБП и приняли резолюции по данному вопросу. В данном документе содержится последняя информация о ГПБП.

Действия Конференции приводятся в п. 7.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В июне 1997 года Аэронавигационная комиссия предложила разработать план действий ИКАО по обеспечению глобальной безопасности полетов. В ноябре того же года в поддержку концепции глобального плана обеспечения безопасности полетов высказалась Конференция генеральных директоров гражданской авиации. 32-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию A32-15 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)" и настоятельно рекомендовала всем Договаривающимся государствам поддержать различные элементы этого плана.

1.2 В 2001 году 33-я сессия Ассамблеи рассмотрела доклад о ходе работы над ГПБП. В этом докладе содержалась подробная информация о ходе реализации ГПБП со времени возникновения его концепции в 1997 году и о достигнутом под его влиянием прогрессе в сфере безопасности полетов. Ассамблея приняла резолюцию A33-16 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)" и поручила Секретариату распространить ГПБП среди государств и разместить его на web-сайте ИКАО. Оба этих поручения выполнены.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Одной из основных задач ИКАО является повышение уровня безопасности полетов международной авиации во всем мире. Активно участвуя в решении вопросов безопасности полетов в мировой авиации, ИКАО может претендовать на координирующую роль в реализации различных инициатив в области безопасности полетов, осуществляемых во всем мире. Поэтому роль ИКАО в рамках ГПБП заключается в том, чтобы содействовать обмену информацией по вопросам безопасности полетов между правительствами и отраслевыми структурами и стремиться к тому, чтобы различные программы в области безопасности полетов во всем мире были взаимодополняющими, а не конкурирующими, и чтобы они были ориентированы на комплексное и системное решение как региональных, так и глобальных проблем в области безопасности полетов авиации.

2.2 В дополнение к внешней координирующей роли ИКАО, о которой говорилось выше, ГПБП призван также сконцентрировать усилия ИКАО на тех планируемых или осуществляемых инициативах в области безопасности полетов, которые позволяют добиться наилучших результатов в части сокращения количества и снижения частоты авиационных происшествий во всем мире. Соответственно концепция ГПБП помогает сконцентрировать внимание авиационных специалистов в ИКАО и вне Организации на текущих и будущих проблемах безопасности полетов.

2.3 Для того чтобы ГПБП был широко известным и более доступным, его разослали всем государствам письмом AN 6/37-02/11 и поместили на web-сайте Аэронавигационного управления ИКАО. Экземпляр ГПБП и резолюция A33-16 Ассамблеи прилагаются к настоящему документу.

3. ЦЕЛИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 Целями разработанного ИКАО Глобального плана обеспечения безопасности полетов являются:

- а) сокращение числа авиационных происшествий и человеческих жертв независимо от объема воздушного движения; и
- б) снижение частоты авиационных происшествий во всем мире, особенно в тех регионах, где эти показатели остаются высокими.

3.2 Для достижения этих целей в ГПБП определены те задачи и программы, которые могут принести наибольшую отдачу в области безопасности полетов в части сокращения количества и снижения частоты авиационных происшествий как на общемировой, так и на региональной основе. Предполагается, что ГПБП станет инструментом планирования и наблюдения, который позволит следить за достигнутым прогрессом.

3.3 Работа по повышению уровня безопасности полетов мировой авиации ведется на различных фронтах и на разных уровнях. Такое многообразие деятельности, относящейся к безопасности полетов, обуславливает необходимость использования широкого диапазона профессиональных навыков, ресурсов и экспертизы, выходящих за рамки возможностей какой-либо одной организации. Вместо того чтобы пытаться расширить перечень проводимых в настоящее время мероприятий в области безопасности полетов, ГПБП нацелен на объединенные усилия в этом направлении, осуществляемых экспертами в конкретных сферах их деятельности. Другими словами, ГПБП призван дать всемирной авиации единую стратегию в области безопасности полетов.

4. СВЯЗИ С СУЩЕСТВУЮЩИМИ ПРОГРАММАМИ И ПРИОРИТЕТАМИ

4.1 Глобальный план обеспечения безопасности полетов не заменяет текущую деятельность ИКАО в области безопасности полетов, а скорее дополняет эту деятельность, способствуя установлению приоритетов и выступая в качестве рамочного документа для Организации в области безопасности полетов.

4.2 Связанные с безопасностью полетов задачи ИКАО содержатся в Технической программе работы (ТПР) Организации в области аэронавигации. Аэронавигационная комиссия определяет очередность этих задач для оказания помощи Секретариату в выполнении программы работы. При установлении приоритетов руководствуются Конвенцией о международной гражданской авиации, резолюциями Ассамблеи, Стратегическим планом действий ИКАО, целями Аэронавигационной комиссии и бюджетными соображениями. В процессе приоритизации осуществляется интеграция элементов и задач ГПБП с учетом очередности пунктов программы работы для обеспечения оптимальной отдачи от инвестиций Организации в сферу безопасности полетов.

5. ДОСТИЖЕНИЯ ПО ЛИНИИ ГПБП

5.1 В последние годы деятельность ИКАО в области безопасности полетов в рамках ГПБП сосредоточена на тех направлениях, по которым можно добиться оптимальных результатов с точки зрения сокращения количества авиационных происшествий с большим количеством погибших. Эти направления деятельности включают:

- a) постоянную работу над сокращением числа происшествий по причине CFIT и происшествий при заходе на посадку и посадке, включая аспекты бортового оборудования, эксплуатационных процедур и подготовки кадров;
- b) новые требования в отношении бортовых систем предупреждения столкновений (БСПС) с уделением особого внимания правильным эксплуатационным процедурам;
- c) внедрение систем управления безопасностью полетов в сфере ОрВД и аэродромных операций;
- d) включение в положения ИКАО соображений человеческого фактора;
- e) постоянное обновление SARPS, PANS и инструктивного материала ИКАО;
- f) завершение первого цикла проверок по положениям Приложений 1, 6 и 8 в рамках Программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП);
- g) проведение образовательной и ознакомительной кампании по вопросам безопасности на ВПП и несанкционированного выезда на ВПП;
- h) принятие минимального требования к знанию языка при использовании радиотелефонной связи.

6. ПЕРЕСМОТР ГПБП

6.1 Авиация является динамичной отраслью, для которой характерны постоянное развитие технологий и возникновение новых проблем и вызовов в области безопасности полетов. В то же время некоторые проблемы в области безопасности полетов еще должным образом не решены, и в некоторых случаях намеченные меры по обеспечению безопасности полетов не реализуются в широких масштабах. С учетом этого представляется необходимым периодически пересматривать ГПБП для поддержания его актуальности.

6.2 Для того чтобы быть в курсе событий в авиационной отрасли, Аэронавигационная комиссия периодически проводит встречи с руководителями этой отрасли. Происходящий на этих встречах обмен идеями и информацией помогает выявлять возникающие проблемы в области безопасности полетов и намечать возможные пути их решения. Такие встречи также позволяют представителям авиационной отрасли анализировать ГПБП и вносить свой вклад в его дальнейшее развитие.

6.3 Аэронавигационная комиссия ежегодно проводит официальное рассмотрение ГПБП и при необходимости обновляет его. Последняя версия ГПБП размещена на web-сайте ИКАО (www.icao.int/icao/en/anb). Регулярным сессиям Ассамблеи представляется доклад о развитии ГПБП.

6.4 Самый последний вариант Глобального плана обеспечения безопасности полетов приводится в добавлении А к настоящему документу. В добавлении В приводится резолюция А33-16 Ассамблеи, касающаяся ГПБП.

7. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

7.1 Конференции предлагается принять к сведению и по необходимости использовать содержащуюся в настоящем документе информацию о Глобальном плане обеспечения безопасности полетов ИКАО.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ А

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП) ИКАО

1. ЦЕЛИ

1.1 Целями разработанного ИКАО Глобального плана обеспечения безопасности полетов являются:

- a) сокращение количества авиационных происшествий и человеческих жертв независимо от объема воздушного движения; и
- b) достижение значительного снижения частоты авиационных происшествий во всем мире, причем основное внимание при этом должно уделяться тем регионам, где эти показатели остаются высокими.

1.2 Для достижения этих целей необходимо:

- a) выявлять повторяющиеся причины авиационных происшествий на всемирной и региональной основе и рекомендовать конкретные действия;
- b) способствовать выявлению всех элементов, которые могут отрицательно сказываться на безопасности полетов, в частности недостатков и пробелов в аэронавигационной системе или несоблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, и выработка рекомендаций по их устранению; и
- c) активизировать сотрудничество между Договаривающимися государствами или группами государств и ИКАО в целях рассмотрения собственных возможностей ИКАО по сбору, оценке и распространению связанной с безопасностью полетов информации.

1.3 Исходя из этого, в разработанном ИКАО Глобальном плане обеспечения безопасности полетов будут определены те задачи и программы, которые могут принести наибольшую отдачу в области безопасности полетов в части сокращения количества и снижения частоты авиационных происшествий как на общемировой, так и на региональной основе. Предполагается, что для всех сторон, занимающихся вопросами безопасности полетов авиации, ГПБП станет инструментом планирования и наблюдения, который позволит им зафиксировать в доступном для общественности документе вышеперечисленные задачи и программы и следить за прогрессом в этих областях деятельности ИКАО. Для облегчения доступа к этому документу ИКАО будет регулярно рассылать ГПБП государствам и помещать его на web-сайт ИКАО.

2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

2.1 Основные направления ГПБП сформулированы следующим образом:

1-е основное направление — рассмотрение причинных факторов авиационных происшествий в мире для выявления конкретных проблем в области безопасности полетов,

которые необходимо решить для сокращения количества и снижения частоты происшествий. Особое внимание уделяется причинам региональных различий показателей частоты происшествий.

- 2-е основное направление – отслеживание деятельности существующих групп по безопасности полетов с целью выявления проблем безопасности полетов, которые имеют глобальные последствия. При этом ГПБП основное внимание уделяет тем инициативам, которые приносят максимальную отдачу в области безопасности полетов в части сокращения количества и снижения частоты авиационных происшествий; и
- 3-е основное направление – привлечение внимания к проблемам безопасности полетов во всем мире путем обеспечения эффективного обмена данными и использования информации о безопасности полетов.

3. ЭЛЕМЕНТЫ

- 3.1 **Проведение ежегодного рассмотрения причинных факторов авиационных происшествий и инцидентов с использованием всех имеющихся источников информации, включая систему представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО (1-е основное направление).**

Связанные с этой работой задачи:

- a) выявлять специфические проблемы безопасности полетов;
- b) выявлять проблемы безопасности полетов, обуславливающие различия в частоте авиационных происшествий на региональном уровне;
- c) разрабатывать показатели безопасности полетов, позволяющие упростить выявление тенденций в сфере обеспечения безопасности полетов; и
- d) распространять информацию об итогах этой деятельности для использования государствами и отраслью в программах предотвращения авиационных происшествий.

- 3.2 **Выработка рекомендаций по безопасности полетов в связи с выводами в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) (1-е и 2-е основные направления).**

Связанные с этой работой задачи:

- a) рассматривать критические с точки зрения безопасности полетов элементы, определенные в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП);
- b) оказывать государствам содействие в создании надлежащих структур контроля за обеспечением безопасности полетов;
- c) оказывать государствам содействие в разработке общедоступных нормативных материалов;

- d) поощрять и приоритизировать распространение УППКБП на другие связанные с безопасностью полетов области; и
- e) по мере необходимости обновлять существующие или разрабатывать новые SARPS.

3.3

Более активное отслеживание и рассмотрение недостатков и пробелов в области аэронавигации, выявленных по линии всех источников, включая региональные группы планирования и осуществления проектов ИКАО (PIRG) и региональные группы по безопасности полетов (2-е основное направление).

Связанные с этой работой задачи:

- a) рассматривать надлежащие меры в области безопасности полетов и, по мере возможности, предоставлять государствам рекомендации и оказывать содействие в их реализации.

3.4

Рассмотрение и совершенствование существующих систем баз данных о безопасности полетов в целях содействия распространению информации, связанной с безопасностью полетов (3-е основное направление).

Связанные с этой работой задачи:

- a) принимать участие в работе Группы правительственной поддержки (ГПП) Глобальной авиационной информационной сети (ГАИС) с целью поиска возможностей преодоления юридических или иных препятствий распространению информации, касающейся безопасности полетов;
- b) разрабатывать положения Приложений и инструктивного материала относительно систем добровольного представления данных об инцидентах;
- c) разрабатывать надлежащие средства для обеспечения того, чтобы участие в системах добровольного представления данных об инцидентах не влекло за собой штрафных санкций;
- d) разрабатывать надлежащие средства для обеспечения неразглашения конфиденциальной информации, связанной с безопасностью полетов;
- e) принимать участие в отраслевой деятельности, в частности в рамках Рабочей группы CAST/ИКАО по таксономии, по созданию единой классификации для упрощения кодирования, хранения и распространения на глобальной основе связанной с безопасностью полетов информации;
- f) обновлять положения Приложений в целях упрощения сбора и распространения связанной с безопасностью информации;
- g) помещать соответствующую связанную с безопасностью полетов информацию на web-сайте ИКАО; и
- h) рассматривать возможность создания всеобъемлющей сети анализа данных и распространения информации.

3.5 Сотрудничество с государствами и авиационной отраслью в определении дополнительных мер по обеспечению безопасности полетов (3-е основное направление).

Связанные с этой работой задачи:

- a) поддерживать контакты с Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) в Соединенных Штатах Америки, Объединенной стратегической инициативой по безопасности полетов (JSSI) в Европе, глобальной авиационной информационной сетью (ГАИС) в Соединенных Штатах Америки и любыми другими возможными инициативами в области безопасности полетов;
- b) принимать участие в совместных инициативах правительств и отрасли по конкретным проблемам безопасности полетов;
- c) устанавливать приоритетность связанных с безопасностью полетов задач в зависимости от их влияния на повышение уровня безопасности полетов с целью определения наличия глобальной перспективы у разрабатываемых инициатив в области безопасности полетов и решения вопроса о целесообразности их включения в Техническую программу работы (ТПР) Организации в области аэронавигации; и
- d) на регулярной основе проводить консультации с лидерами авиационной отрасли. Такие встречи, проводимые с участием представителей отрасли и международных организаций совместно с АНК и при поддержке Секретариата ИКАО, призваны:
 - i) информировать всех участников о достижениях в решении проблем безопасности полетов в контексте ГПБП;
 - ii) обеспечивать обмен информацией и, с учетом накопленного отраслью опыта, рассмотрение всех данных и предложений по возможному выдвижению новых инициатив в рамках ГПБП; и
 - iii) предоставлять отраслевым структурам и международным организациям возможность для обновления ГПБП.

3.6 Поиск решений для выявленных проблем в области безопасности полетов (2-е и 3-е основные направления).

Связанные с этой работой задачи:

- a) разрабатывать положения Приложений, касающиеся созданного на базе новых технологий оборудования для установки на борту воздушных судов;
- b) отражать в положениях ИКАО результаты работы отраслевых целевых групп (например, по вопросам CFIT и ALAR);
- c) разрабатывать инструктивный материал по программам анализа полетных данных, требующийся эксплуатантам тяжелых коммерческих воздушных судов;

- d) обновлять положения Приложений, касающиеся отображения рельефа местности на схемах захода на посадку и электронного отображения данных о рельефе местности на индикаторе в кабине экипажа;
 - e) обеспечивать соответствие мер по расширению пропускной способности аэропортов и воздушного пространства требованиям безопасности полетов;
 - f) разрабатывать положения по совершенствованию процедур связи "воздух – земля", включая минимальные квалификационные требования в отношении знания английского языка для использования в связи УВД;
 - g) подготавливать рекомендации и отслеживать внедрение систем управления безопасностью полетов для аэродромов и обслуживания воздушного движения;
 - h) распространить программу УППКБП ИКАО на Приложения 11 и 14;
 - i) создавать региональные группы по безопасности полетов и содействовать их работе;
 - j) разработать SARPS, нацеленные на повышение технической надежности воздушных судов;
 - k) отражать аспекты человеческого фактора в нормативных документах и инструктивных материалах ИКАО.
 - l) разработать SARPS или инструктивный материал по проблеме несанкционированных выездов на ВПП; и
 - m) разработать положения, касающиеся совершенствования оборудования, процедур АТМ и повышения возможностей человека в этой сфере.
- — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ В

РЕЗОЛЮЦИЯ А33-16. ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП) ИКАО

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

признавая, что частота авиационных происшествий с человеческими жертвами при выполнении воздушных перевозок в мире сохраняется в течение ряда лет на низком уровне,

отмечая, что ожидаемый рост объема перевозок международной гражданской авиацией приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если частота авиационных происшествий не будет снижена,

понимая, что представление общественности о безопасности полетов основывается главным образом на количестве, а не на частоте авиационных происшествий,

признавая, что положительные изменения в частоте авиационных происшествий потребуют новых подходов, основанных, в частности, на активных позициях и анализе рисков, со стороны всех субъектов авиационной отрасли, включая ИКАО, государства, изготовителей и эксплуатантов воздушных судов,

признавая, что человеческий элемент авиационной системы имеет первостепенное значение для реализации инициатив по предотвращению авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов,

отмечая с озабоченностью, что столкновения исправных воздушных судов с землей (CFIT) и происшествия при заходе на посадку и посадке по-прежнему занимают значительную долю в авиационных происшествиях при выполнении воздушных перевозок,

1. *подчеркивает* необходимость снижения количества и частоты авиационных происшествий с человеческими жертвами при выполнении воздушных перевозок;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства принять цели ГПБП по сокращению количества авиационных происшествий и снижению частоты авиационных происшествий во всем мире;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства проявить политическую волю в целях предпринятия мер по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок по линии УПКБП, исправлению недостатков, выявленных в процессе регионального планирования и связанной с ним деятельностью, и распространить необходимые правила по внедрению систем обеспечения безопасности полетов, разработанные под эгидой ГПБП;

4. *вновь заявляет* о необходимости реализации программ ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT) и сокращению количества происшествий при заходе на посадку и посадке (ALAR);

5. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства оказать необходимую поддержку различных элементов Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО;

6. *одобряет* концепцию концентрации усилий ИКАО по обеспечению безопасности полетов на тех планируемых или уже осуществляемых инициативах в области безопасности полетов, которые приносят наилучший дивиденд для безопасности полетов в виде снижения частоты авиационных происшествий;

7. *просит* Совет и Генерального секретаря обеспечить, чтобы все связанные с безопасностью полетов задачи, входящие в ГПП, полностью финансировались из бюджета ИКАО, включая связанные с безопасностью полетов задачи, выполняемые региональными бюро;

8. *порукает* Совету и Генеральному секретарю принять участие в деятельности государств по совершенствованию существующих систем баз данных и обмена информацией о безопасности полетов, а также принять участие в работах, нацеленных на создание комплексной сети анализа данных и рассылки информации с учетом необходимости адекватной защиты конфиденциальной информации и ее источников;

9. *поддерживает* свободное распространение информации о безопасности полетов среди пользователей авиационной системы, в том числе представление государствами отчетов об авиационных происшествиях и инцидентах в рамках системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО;

10. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои законодательства, правила и политику для обеспечения надлежащего баланса между различными видами деятельности по предупреждению авиационных происшествий (например, регулирование, применение правил, обучение и стимулы, поощряющие добровольное представление данных) и поддерживать расширение добровольного представления данных о событиях, которые могут влиять на безопасность полетов, а также *порукает* ИКАО разработать соответствующие принципы и инструктивный материал по данному вопросу;

11. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам принять меры к тому, чтобы их эксплуатанты воздушных судов, поставщики аэронавигационного обслуживания и оборудования и организации по техническому обслуживанию вводили необходимые процедуры и принципы добровольного представления данных о событиях, которые могут оказать влияние на безопасность полетов;

12. *просит* Совет разработать программу, поощряющую государства к внедрению схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) с использованием, в частности, информации GNSS или DME/DME, в соответствии с положениями ИКАО;

13. *призывает* государства оказывать содействие региональным группам по безопасности полетов;

14. *призывает* государства оказывать содействие в создании международных консультативных групп экспертов или проведении по мере целесообразности других инициатив по безопасности полетов и оказанию помощи в целях:

- a) объединения усилий, опыта и ресурсов заинтересованных стран, международных и региональных организаций, изготовителей и эксплуатантов авиационной техники, финансовых и других субсидирующих учреждений и ИКАО;
- b) изучения вопросов безопасности полетов в выбранной подгруппе государств-членов;
- c) разработки механизма управления безопасностью полетов гражданской авиации и рекомендаций по повышению безопасности полетов и оказанию помощи;

15. *порукает* Генеральному секретарю на регулярной основе распространять документ ГПБП письмом государствам и путем помещения на публичный web-сайт ИКАО; и

16. *порукает* Совету представлять будущим сессиям Ассамблеи доклад о ходе выполнения Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО.

– КОНЕЦ –