

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации**

**ДОКЛАД О ПЛАНАХ, ПРОГРАММАХ И МЕХАНИЗМАХ ИКАО В ОБЛАСТИ ПОДДЕРЖКИ ВНЕДРЕНИЯ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АЭРОНАВИГАЦИИ**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

*Глобальный аэронавигационный план (ГАНП, Doc 9750) и Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП, Doc 10004) определяют стратегические направления для технической программы работы ИКАО в области безопасности аэронавигации, пропускной способности и эффективности и служат документами для руководства государств, групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), поставщиков обслуживания, пользователей воздушного пространства и других заинтересованных сторон. Группы PIRG добиваются улучшения региональных показателей эффективности деятельности путем реализации соответствующих блоков в рамках модернизации авиационной системы (ASBU), а группы RASG и организации RSOO оказывают поддержку стратегий реализации и инициатив, основанных на ГПБП и приоритетных задачах в области обеспечения безопасности полетов на национальном и региональном уровнях. В настоящем документе представлена информация об оказываемой авиационному сообществу поддержке в соответствии со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность" в поддержку инициативы "Ни одна страна не остается без внимания".*

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) просить государства оказывать достаточную поддержку PIRG, RASG и RSOO в осуществлении их программ работы и деятельности по внедрению, в том числе путем предоставления экспертной помощи, участия в работе и сотрудничества;
- b) призвать Совет содействовать использованию ГАНП и ГПБП соответственно группами PIRG и RASG для достижения глобальных целей в области безопасности полетов, пропускной способности и эффективности; а также поощрять обмен передовой практикой между PIRG и RASG в разных регионах;
- c) призвать Совет продолжать отслеживать реализацию инициатив, предусмотренных ГАНП и ГПБП;
- d) призвать Совет попросить группы PIRG и RASG использовать конкретные механизмы координации для согласования планов помощи в реализации проектов в области безопасности полетов и аэронавигации;
- e) просить ИКАО обеспечить необходимый инструктивный материал и инструментарий для реализации ГПБП и ГАНП.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность", "Охрана окружающей среды" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при наличии ресурсов в Регулярном бюджете на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов

<i>Справочный материал</i>	<p>A39-WP/23 A39-WP/24 A39-WP/27 A39-WP/28 A39-WP/29 A39-WP/30 A39-WP/39 A39-WP/45 A39-WP/47 A39-WP/62 Дос 10046 "<i>Вторая конференция высокого уровня по безопасности полетов (HLSC)</i>" Дос 10022 "<i>Действующие резолюции Ассамблеи</i>" (по состоянию на 4 октября 2013 года) Дос 10007 "<i>Доклад Двенадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12)</i>" Дос 10004 "<i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)</i>" Дос 9883 "<i>Руководство по глобальным характеристикам аэронавигационной системы</i>" Дос 9854 "<i>Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД</i>" Дос 9750 "<i>Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)</i>" Дос 7300 "<i>Конвенция о международной гражданской авиации</i>" Дос 9734 "<i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>", часть В "<i>Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой</i>"</p>
----------------------------	--

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В этом документе содержится информация о глобальных планах и программах поддержки внедрения на следующий трехлетний период в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". Кроме того, в данном документе представлен доклад о региональных механизмах поддержки внедрения: группах регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), региональных группах по обеспечению безопасности полетов (RASG), а также региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).

1.2 В дополнение к инструктивному материалу, мероприятиям по повышению осведомленности и обучению, веб-ресурсам и другим инструментам, ИКАО создала глобальные программы поддержки внедрения в целях оказания помощи государствам в соответствии со всеми стратегическими целями, такие как Программы технического сотрудничества, технической помощи и Программа TRAINAIR Plus. Кроме того, в соответствии со стратегической целью "Безопасность полетов" ИКАО реализует программу по безопасности операций на ВВП, совместную программу в области LOC-I, программу управления безопасностью полетов и Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA). В число глобальных программ поддержки внедрения в области аэронавигации входит, помимо прочих, программа навигации, основанной на характеристиках (PBN).

## 2. РЕГИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ПОДДЕРЖКИ ВНЕДРЕНИЯ

2.1 *Группы PIRG.* Группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) были созданы Советом для планирования развития региональных аэронавигационных систем и инфраструктуры. Существует шесть таких региональных групп: Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана

(APANPIRG), Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Африки и Индийского океана (APIRG), Европейская группа аэронавигационного планирования (EANPG), Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Карибском/Южноамериканском регионах (GREPECAS), Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в Ближневосточном регионе (MIDANPIRG) и Группа планирования систем в Северной Атлантике (NAT SPG).

2.2 *Группы RASG.* В 2010 году Совет создал региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) для содействия реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). В задачи RASG входит мониторинг прогресса в реализации ГПБП, координация действий государств и подготовка рекомендаций для ИКАО в поддержку рамок региональной деятельности по управлению безопасностью полетов на основе ГПБП. Были созданы следующие RASG: Региональная европейская группа по безопасности полетов (RASG-EUR); Региональная азиатско-тихоокеанская группа по безопасности полетов (RASG-APAC); Региональная африканская группа по безопасности полетов (RASG-AFI); Региональная ближневосточная группа по безопасности полетов (RASG-MID) и Региональная панамериканская группа по безопасности полетов (RASG-PA).

2.3 *Организации RSOO.* Общая цель региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) заключается в укреплении потенциала государств-членов в области контроля за обеспечением безопасности полетов и достижения более высокого уровня соблюдения международных требований в области безопасности полетов. В то же время они различаются по выполняемым ими задачам, предоставленным им мандатам, уровню полномочий, делегированных им государствами-членами, а также по их организационным, правовым и финансовым структурам. Следующие организации обладают характеристиками RSOO, перечисленными в части В "*Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой*" Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734): Африканское и малагасийское ведомство гражданской авиации (AAMAC), Центральноамериканское агентство по безопасности полетов (ACSA), Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов в Центральной Африке (ASSA-AC), Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджунского договора (BAGASOO), Агентство сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOA), Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS), Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), Межгосударственный авиационный комитет (МАК), Бюро по безопасности полетов в районе Тихого океана (PASO), Организация САДК по безопасности полетов (SASO) и Латиноамериканская региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP).

2.4 В число других региональных программ поддержки внедрения в области безопасности полетов входят программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), учрежденные в нескольких субрегионах, Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI), Совместная схема инспекционных проверок AFI, а также проект Межгосударственного авиационного комитета Содружества Независимых Государств. Другие региональные программы поддержки внедрения в области аэронавигации охватывают отделения программы разработки схем полетов (FPP).

### **3. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ В ОБЛАСТИ ПОДДЕРЖКИ ВНЕДРЕНИЯ**

3.1 *Приоритеты в рамках ГАНП.* В целях создания согласованной в глобальном масштабе аэронавигационной системы и обеспечения функциональной совместимости в ГАНП представлена стратегия блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Данная стратегия нацелена на мобилизацию усилий государств и отрасли по модернизации систем организации воздушного движения (ОрВД) на экономически эффективной основе и в соответствии с изложенной в документе Дос 9854 концепцией.

3.2 Пятое издание ГАНП (см. A39-WP/39), не нарушая стабильности документа в целом, тем не менее включает новую организацию блочной модернизации авиационной системы (ASBU), основанной на неперекрывающихся шестигодичных этапах, охватывающих период с 2013 года до 2031 год и далее. Такая организация позволит Ассамблее осуществлять проверки в середине каждого этапа. Кроме того, в 5-м издании также уделяется особое внимание использованию подхода, основанного на показателях эффективности деятельности, при планировании внедрения эксплуатационных усовершенствований в области аэронавигации. Этот подход, применимый на глобальном, региональном и местном уровнях, ориентирован на достижение результатов, помогая сторонам, принимающим решения, устанавливать приоритеты и определять соответствующие компромиссы в целях поддержания оптимального распределения ресурсов при сохранении приемлемого уровня характеристик в области безопасности полетов и содействии развитию транспарентности и подотчетности среди заинтересованных сторон.

3.3 Приоритеты устанавливаются на местах отдельными государствами и/или на региональном уровне группами PIRG, которые включают свои планы реализации ASBU в том III новой структуры регионального аэронавигационного плана (ANP). Эта новая структура дает больше возможностей для динамичного и оперативного обновления региональных планов, что позволяет им адаптироваться к изменяющимся региональным эксплуатационным потребностям пользователей воздушного пространства и поставщиков обслуживания. Государствам рекомендуется реализовывать региональные приоритеты, определенные группами PIRG.

3.4 ИКАО продолжает разработку инструктивного материала и инструментария в поддержку приоритетов в области реализации аэронавигационных эксплуатационных усовершенствований, в том числе определенных в стратегии ASBU. Эта работа включает проведение анализа экономической эффективности в поддержку процесса принятия решений и предоставление при необходимости инструктивных указаний группам PIRG и государствам. Кроме того, в целях улучшения поддержки внедрения аэронавигационных эксплуатационных усовершенствований был разработан новый формат региональных аэронавигационных планов (ANP), один из томов которого теперь посвящен поддержке планирования и внедрения ASBU.

3.5 *Приоритеты ГПБП.* Трудности, с которыми сталкиваются некоторые государства при обеспечении эффективного надзора за деятельностью авиации, по-прежнему вызывают обеспокоенность в глобальном масштабе, о чем свидетельствуют проверки в рамках УППКБП. Кроме того, ИКАО определила представляющие большой риск категории авиационных происшествий, связанных с безопасностью операций на ВПП, потерей управления в полете (LOC-I) и столкновением исправного воздушного судна с землей (CFIT). Эти категории были определены по результатам анализа данных об авиационных происшествиях при выполнении регулярных коммерческих авиатранспортных перевозок за 2006–2011 гг. в ГПБП издания 2014–2016 гг. Согласно последним данным из RASG эти приоритеты по-прежнему актуальны и для ГПБП издания 2017–2019 гг. В новый ГПБП также будет включена новая глобальная

"дорожная карта" обеспечения безопасности полетов (GASR) в целях оказания поддержки государствам в деле внедрения ГПБП.

3.6 События, связанные с безопасностью операций на ВПП, по-прежнему относятся к категории самых опасных авиационных происшествий в глобальном масштабе; за ними следуют авиационные происшествия, связанные с CFIT и LOC-I. На эти авиационные происшествия приходится значительная доля в общем числе погибших. Глобальная программа ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВВП и связанные с ней региональные мероприятия поддерживают государства во внедрении положений, связанных с обеспечением безопасности операций на ВВП, и передовой практики в целях повышения безопасности на ВВП и снижения количества авиационных происшествий и инцидентов. Государствам рекомендуется активнее использовать эту программу в целях оказания помощи, например, в аэропортах для создания групп по безопасности операций на ВВП путем подачи просьбы о визите выездной группы по безопасности операций на ВВП.

3.7 Группы RASG и RSOO продолжают проводить со всеми заинтересованными сторонами работу по реализации установленных приоритетов, целей и показателей, согласующихся с целями ГПБП, в целях повышения уровня эффективного внедрения (EI) в государствах УППКБП и уменьшения количества и частоты авиационных происшествий. RASG играют важную роль в поддержке создания и эксплуатации основанной на показателях деятельности системы обеспечения безопасности полетов, анализируя на региональном уровне информацию о безопасности полетов и факторы риска для авиации и рассматривая подготовленные в регионах планы действий.

3.8 *Координация между PIRG и RASG.* Раз в два года проводятся глобальные координационные совещания PIRG-RASG (GCM). Основная цель этих совещаний заключается в обмене мнениями по установлению группами PIRG и RASG приоритетов и целей в соответствии с ГАНП и ГПБП. Вспомогательная цель заключается в обмене успешными инициативами каждой PIRG и RASG для достижения тесного взаимодействия. Последнее координационное совещание прошло в феврале 2015 года под председательством Президента Совета.

3.9 *RSOO.* На Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC) в 2015 году был сделан вывод о том, что RSOO заслуживают особого внимания со стороны ИКАО, государств и партнеров в деле обеспечения безопасности полетов, так как их целью служит усовершенствование систем надзора за обеспечением безопасности полетов в государствах, мерой которого является повышение уровня эффективного внедрения (EI) УППКБП. На этой конференции было также отмечено, что в развивающихся регионах RSOO должны получать дополнительную поддержку от авиационного сообщества. Как было признано на Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC) в 2015 году, RSOO являются эффективным механизмом по оказанию поддержки государствам в устранении недостатков в области безопасности полетов и повышении уровня безопасности полетов на основе координации, сотрудничества и коллективных усилий. Цель RSOO заключается в создании регионального механизма по совместному использованию ресурсов для обеспечения безопасности полетов, а также в согласовании региональной политики и правил в сфере обеспечения безопасности полетов в целях достижения устойчивого потенциала в области надзора за обеспечением безопасности полетов на региональном уровне.

3.10 Внедрение SARPS ИКАО может представлять трудности для тех государств-членов, которые не располагают политической волей или ресурсами для выполнения своих обязанностей по обеспечению безопасности полетов. За счет объединения ресурсов RSOO могут эффективно использовать обладающий соответствующей квалификацией и опытом персонал,

особенно при оказании экспертных консультативных услуг в области надзора за обеспечением безопасности полетов, выполнении от имени государств-членов функций по контролю за обеспечением безопасности полетов и оказании технической помощи.

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

4.1 Такие региональные механизмы внедрения, как группы PIRG и RASG, а также RSOO, являются эффективным средством поддержки государств в деле обеспечения безопасности и эффективности выполнения полетов путем обеспечения участия, координации и сотрудничества всех членов авиационного сообщества. Однако их деятельность и ее результаты зависят от участия и вклада государств, которых было недостаточно, чтобы позволить им вполне реализовать свой потенциал в области предоставления эффективной поддержки внедрения в регионах. Кроме того, роль RSOO в поддержке государств для выполнения обязательств перед ИКАО может быть усилена путем расширенного признания их результатов и преимуществ.

4.2 Представленные в ГАНП блоки ASBU и указанные в ГПБП инструменты эффективного обеспечения безопасности полетов призваны служить ориентирами и/или вариантами усовершенствований там, где это необходимо, в предоставлении аэронавигационных услуг во всем мире. Несмотря на то, что модули ASBU обеспечивают основу для интероперабельной в глобальном масштабе системы, их не предполагается внедрять повсеместно или одновременно. В связи с этим на основе мирового опыта следует разработать и сделать общим достоянием средства и методики приоритизации эксплуатационных усовершенствований посредством модулей ASBU, а также определения соответствующих задач, показателей и параметров для мониторинга результатов после внедрения, чтобы помочь PIRG и государствам определить, какие элементы модулей, при каких обстоятельствах и в какие сроки реализовывать.

4.3 В ГПБП очерчены основные принципы, содействующие согласованию деятельности в области обеспечения безопасности полетов посредством серии мер, которые должны осуществлять государства в целях создания эффективной системы надзора за обеспечением безопасности полетов. В ГПБП также изложены цели, которых государства должны достигнуть путем внедрения эффективных систем надзора за обеспечением безопасности полетов, государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и разработки современных систем надзора за обеспечением безопасности полетов, включая прогнозируемое управление факторами риска. Цели ГПБП способствуют взаимодействию с ключевыми заинтересованными сторонами в авиации для содействия реализации инициатив в области обеспечения безопасности полетов как на региональном, так и субрегиональном уровнях. Новая GASR, а также глобальные и региональные мероприятия по поддержке внедрения, помогут государствам в реализации ГПБП.