

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 34 повестки дня. Безопасность полетов и политика в области аэронавигации****ОЦЕНКА ПОПРАВОК К ГПБП**

(Представлено Перу и поддержано странами Южноамериканского региона (SAM) и 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛКГА)<sup>2</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Следует рассмотреть вопросы установления новых сроков планирования в рамках ГПБП, определения ясных и достижимых к 2020 году целей в течение шестилетнего цикла пересмотра ГПБП, устранения нынешней жесткости и учета конкретного уровня зрелости ГосПБП каждого государства.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- проанализировать целесообразность сохранения исходного этапного значения, составляющего 60 % EI (эффективное внедрение) SARPS;
- увеличить крайний срок внесения поправок в ГПБП по крайней мере до шести лет, принимая во внимание, что государствам необходимо время для достижения стратегических целей. ИКАО могла бы обратиться за получением замечаний в течение промежуточного трехлетнего периода с тем, чтобы иметь возможность вносить соответствующие поправки каждые шесть лет;
- распространить это новое концептуальное видение на соответствующих формах.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Приложение 14 "Аэродромы" Дос 10004 "Глобальный аэронавигационный план" (2014–2016 и 2017–2019) Письмо государствам AN 8/3.1-16/16 о принятии поправки 1 к Приложению 19 ESC/25-NE/08 Rev. 25-е совещание Руководящего комитета Региональной панамериканской группы по безопасности полетов (RASG-PA ESC/25) <a href="http://www.icao.int/RO_NACC/Pages/meetings-2015-rasgpaesc25.aspx">http://www.icao.int/RO_NACC/Pages/meetings-2015-rasgpaesc25.aspx</a>

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Перу.

<sup>2</sup> Представлено 22 Договаривающимися государствами (Аргентиной, Арубой, Белизом, Боливией (Многонациональным государством), Бразилией, Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Мексикой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Перу, Сальвадором, Уругваем, Чили, Эквадором и Ямайкой).

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) внесены важные изменения для определения политики высокого уровня, которая, как и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП), устанавливает директивы и дополняет деятельность по постоянному совершенствованию глобального авиатранспортного сектора.

1.2 ГАНП предлагает цели и приоритеты, которые должны учитываться государствами и регионами при планировании мероприятий в области обеспечения безопасности полетов. Он также определяет для государств общие рамки планирования для внесения усовершенствований в сфере безопасности полетов посредством использования четырех инструментов эффективного обеспечения безопасности полетов: стандартизация, взаимодействие, ресурсы и обмен информацией о безопасности полетов. Он также предлагает инструктивный материал по стратегиям и передовой практике для оказания помощи государствам и регионам в определении конкретных решений с учетом глобальных целей и приоритетов.

1.3 Одним из наиболее важных аспектов ГПБП является цель внедрения всеми государствами в течение нескольких лет эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и полное внедрение разработанных ИКАО рамок государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП).

1.4 Хотя ГПБП устанавливает глобальные цели и приоритеты, он должен включать в себя ясное, достижимое, долгосрочное видение как для государств, так и для отрасли, которое располагает к себе различные заинтересованные стороны и вдохновляет их к тому, чтобы они работали и вносили усовершенствования в своих организациях в целях реализации этого видения. Это захватывающее и вдохновляющее концептуальное видение должно генерировать процесс лидерства, который помогает мобилизовать политическую волю и ресурсы для достижения предлагаемых целей.

1.5 В добавлении E к письму государствам AN 8/3.1-16/16 относительно поправки 1 к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"* государствам предлагается 7 ноября 2019 года в качестве даты начала применения этой поправки.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 При разработке нового ГПБП можно было бы рассмотреть следующие возможности усовершенствования:

- а) Регион полностью согласен с тем, что государствам с показателем эффективного внедрения SARPS, составляющим менее 60 %, следует направить усилия на достижение эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов до начала внедрения ГосПБП:
  - однако государства с показателем более 60 % вовсе не обязательно способны пройти проверки с использованием 91 ВП 2018 года, принимая во внимание достигнутый незначительный прогресс во внедрении ГосПБП и СУБП в регионе;

- поэтому результаты, полученные в момент проведения проверок, не должны влиять на процентный показатель эффективного внедрения по другим ВП и, следовательно, должны регистрироваться отдельно до тех пор, пока все государства не будут находиться в одинаковых условия проверки.
- б) В настоящее время ГАНП и ГПБП имеют аналогичную структуру, которая иногда не соответствует особым характеристикам содержащейся в них информации. В связи с этим было бы полезно подкорректировать структуру ГПБП во избежание ограничения его содержания и определения условий его эффективности.
- с) Определить эффективное и действенное будущее видение, учитывающее эволюцию в развитии авиации и деятельности по обеспечению безопасности полетов.

## 2.2 Создание концептуального видения

2.2.1 Первым шагом должно быть определение видения будущей среды, которую мы хотим создать в соответствии с планом. Затем мы должны проанализировать нынешнюю ситуацию на основе этого видения, а затем определить стратегии, необходимые для ее реализации. Другими словами, мы должны как можно более ясно представить себе, чего мы хотим достигнуть и куда мы хотим идти с нашим ГПБП. Когда это будет определено, мы должны начертить курс ГПБП в направлении будущего и определить соответствующие этапные моменты.

2.2.2 Это видение должно учитывать среду, в которой воздушный транспорт будет функционировать в 2022 году. Он, возможно, будет функционировать в очень развитой технологической среде с автономным, постоянным и автоматическим потоком информации, получаемой на основе "облачных вычислений", который позволит осуществлять незамедлительный, безопасный обмен данными между объектами в воздухе и на земле; эта среда, в которой датчики передают и получают данные и которые могут выборочно определить, какая информация полезна для повышения безопасности полетов. Эта концепция уже отражена в ГАНП, но не выражена ясно в ГПБП.

2.2.3 Кроме того, это видение должно учитывать, что системы управления безопасностью полетов могут стать умными информационными системами, обрабатывающими данные и рассчитывающими риски автоматически на основе данных, совместно используемых многими органами и что они также способны генерировать предупреждения об опасностях в реальном времени и вмешиваться в систему, когда это требуется.

2.2.4 Это желание может быть реализовано, только если государства будут участвовать в этом эволюционном процессе. Только зрелый ГосПБП может гарантировать надлежащие условия постоянного и безопасного обмена информацией, позволяющего производить своевременную обработку данных. ГосПБП должны дорабатываться по мере развития ГПБП и должны быть полностью зрелыми ко времени начала управления рисками на основе потока совместно используемой информации в условиях эксплуатации на основе "облачных вычислений".

### 2.3 Цикл пересмотра ГПБП

2.3.1 Согласно приобретенному регионом опыту для начала и продвижения вперед в использовании новой концепции как минимум потребуются шесть лет. Например, программа ГосПБП еще не внедрена, несмотря на тот факт, что соответствующие стандарты стали применяться 23 ноября 2006 года в отношении Приложений 6, 11 и 14 и 18 ноября 2010 года в отношении Приложений 1, 8 и 13. Внесение поправок в новую концепцию, программу или новые положения в течение столь короткого периода времени, как три года, лишь вызывает путаницу в государствах, задерживает прогресс и нарушает реализацию осуществляемого цикла.

2.3.2 С учетом времени представления ответов, касающихся системы гражданской авиации, для пересмотра ГПБП на 2019–2022 гг., можно было бы создать рабочую группу для наглядного представления себе будущей системы управления безопасностью полетов в целях разработки дорожной карты, которая работает в обратном направлении с конечной даты и определяет основные этапы, которые должны быть достигнуты на каждой стадии. ИКАО могла бы обратиться к специалистам отрасли, аналитикам данных и прочим экспертам, способным определить характеристики этого будущего.

2.3.3 Новый ГПБП не должен ограничиваться структурой и содержанием ГАНП. Вместо этого следует определить точки их соприкосновения для обеспечения скоординированной разработки обоих планов без создания условий или ограничений конкретных требований и потенциала другого плана.

2.3.4 Этот процесс должен поддерживаться агрессивной, глобальной коммуникационной кампанией, направленной на распространение целей ГПБП и информации о важности роли государств и регионов в обеспечении соблюдения требований.

2.3.5 Поскольку ГПБП является политическим документом высокого уровня, необходимым для направления и дополнения прогресса в области воздушного транспорта, он должен содержать реалистичные сроки и цели соблюдения. Он должен быть также гармонизирован с положениями ГАНП, Приложения 19 и соответствующими положениями по внедрению.

## 3. ВЫВОД

3.1 ГПБП должен быть вдохновляющим документом, генерирующим процесс глобального лидерства, и предлагать захватывающее и неотразимое концептуальное видение, которое воспринимается как реалистичный глобальный ориентир на основные этапы и конкретные приоритеты, которые должны учитываться государствами и региональными специалистами по планированию в области безопасности полетов. Он также должен быть согласован с Приложением 19.