

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****СОБЛЮДЕНИЕ БОГОТСКОЙ ДЕКЛАРАЦИИ**

(Представлено Чили при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая и Эквадора)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе освещается прогресс, достигнутый государствами Южноамериканского региона (SAM) в достижении целей в области безопасности полетов и аэронавигации на 2016 год, указанных в Боготской декларации.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению представленную информацию в отношении прогресса, достигнутого в выполнении целей в области безопасности полетов и аэронавигации, установленных в Боготской декларации;

б) настоятельно призвать ИКАО пересмотреть методику классификации происшествий в регионах, с тем чтобы после выявления причины происшествия его можно было бы классифицировать на основе государства эксплуатанта и его региона, или, при необходимости, на основе государства регистрации и его региона, в тех случаях, когда государство, в котором произошло происшествие, не несет за него ответственность.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19, <i>Управление безопасностью полетов</i> Приложение 13, <i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i>

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Чили.  
OM/16-2506

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО внедрила во все свои процессы методику измерения эффективности деятельности применительно к своим различным стратегическим целям, установив ряд показателей и параметров, а также табло показателей деятельности для каждого региона. Табло показателей деятельности для Южноамериканского региона (SAM) позволяет государствам осуществлять управление безопасностью полетов, используя количественные показатели. Этот подход основывается на базовых принципах обеспечения безопасности полетов: ориентированная на конечный результат работа и измерение с целью управления. В том, что касается непосредственно Боготской декларации, полномочные органы гражданской авиации региона SAM установили ряд целей, которые должны быть достигнуты к концу 2016 года; анализ этой деятельности представлен ниже:

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

*Безопасность полетов: обеспечить достижение показателя эффективной реализации (EI) в 80 % в регионе SAM*

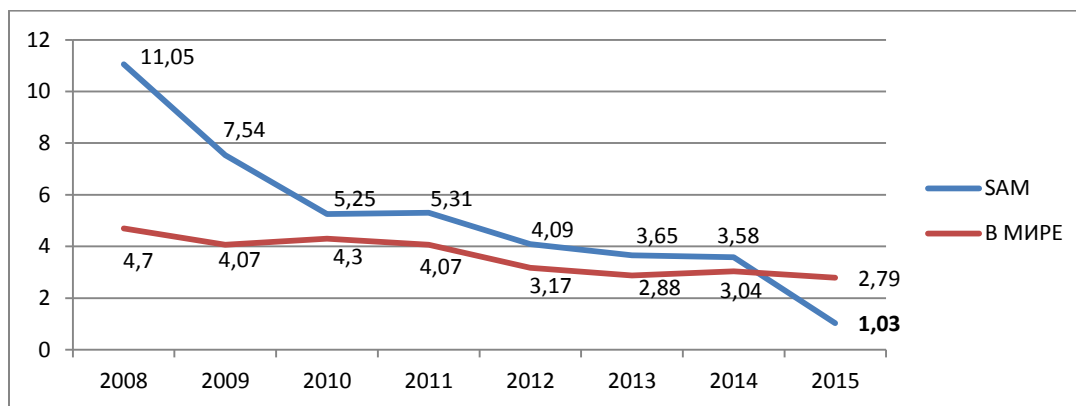
2.1 В период между ноябрем 2011 года и маем 2016 года ИКАО провела девять (9) координируемых миссий ИКАО по валидации (ICVM), три (3) аудита в рамках МНМ и три дистанционных мероприятия в регионе SAM. В течение этого периода восемь из десяти государств, в которых ранее были проведены проверки в рамках МНМ УППКБП, продемонстрировали значительное улучшение в эффективности внедрения SARPS ИКАО.

2.2 В соответствии с этими результатами средний показатель для региона SAM увеличился с 66,31 % в 2011 году до 71,75 % (+ 5,44 %) в мае 2016 года, т. е. для достижения поставленной цели к концу 2016 года все еще требуется обеспечить повышение эффективности на 8,25 %.

2.3 Необходимо будет добавить результаты трех миссий, которые ИКАО будет проводить начиная с июня 2016 года до декабря 2016 года. В данном контексте представители региона полагают, что целевой показатель в 80 % может быть достигнут. В семидесяти процентах (70 %) государств SAM показатель эффективной реализации SARPS составляет более 60 %.

*Авиационные происшествия: снизить показатель частоты авиационных происшествий в регионе SAM по сравнению с глобальным показателем частоты авиационных происшествий на 50 %*

2.4 Как явствует из нижеследующей таблицы, показатель частоты авиационных происшествий в Южной Америке (голубая линия) для воздушных судов с массой более 5700 кг, выполняющих регулярные коммерческие воздушные перевозки, постепенно снижается, достигнув уровня в **1,03** происшествия на 1 000 000 вылетов в 2015 году. Данные цифры означают, что в 2014 году удалось добиться более высоких показателей, чем было установлено, и впервые показатель аварийности в регионе SAM был ниже среднемирового (красная линия) в 2015 году (1,03).



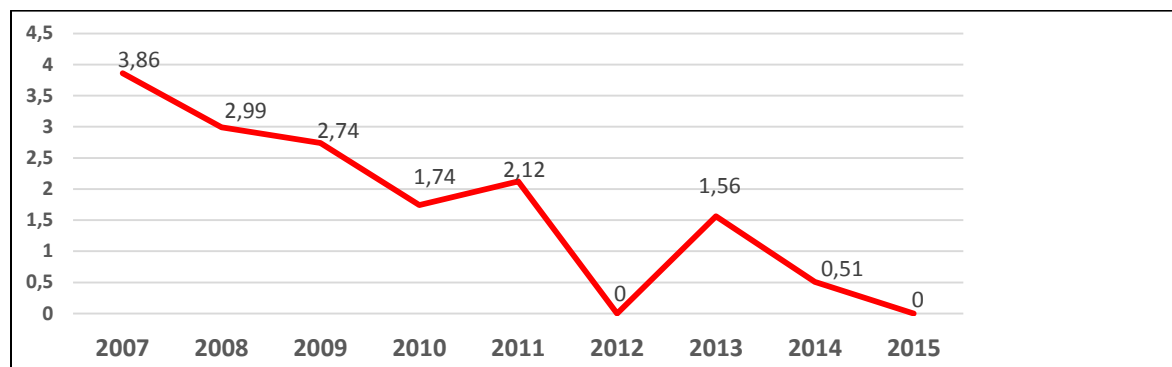
2.5 Однако следует отметить, что данные об авиационных происшествиях, имевших место на регулярных коммерческих воздушных перевозках в регионе SAM между 2008 и 2016 гг., которые были получены через приложение ИКАО iSTARS 3.0 ADREP, демонстрируют, что 92 происшествия имели место на воздушных судах с массой более 5700 кг, при этом 14 из них произошли с воздушными судами, зарегистрированными или принадлежащими эксплуатантам за пределами региона SAM. На них пришлось 15 % от общего количества происшествий.

2.6 В этой связи представители региона обращаются к ИКАО с просьбой пересмотреть методику классификации авиационных происшествий в регионах, с тем чтобы после выявления причины происшествия оно классифицировалось с учетом государства эксплуатанта и его региона, или, по мере целесообразности, государства регистрации и его региона, в тех случаях, когда государство, где произошло происшествие, не несет за него ответственность.

2.7 Прежде всего, это вызвано тем фактом, что происшествия с воздушными судами эксплуатантов из других регионов, которые происходят в Южноамериканском регионе, создают впечатление о недостаточности мер по обеспечению безопасности полетов, в то время как фактически регион не несет ответственности за причины происшествий, особенно с учетом того, что количество эксплуатантов из других регионов намного превосходит количество эксплуатантов из Южноамериканского региона.

**Выезды за пределы ВПП:** *сократить частоту выездов за пределы ВПП на 20 % относительно среднего показателя в регионе SAM (2007–2012 гг.)*

2.8 В период между 2007 и 2012 годами средний показатель выездов за пределы ВПП составлял 2,24 происшествия на миллион вылетов. Целевой показатель – сокращение на 20 % – составляет 1,8 происшествия на миллион вылетов. Как явствует из представленной ниже таблицы, регион SAM превысил целевые показатели, установленные на 2014 и 2015 годы.



**Аэродромы:** обеспечить сертификацию 20 % международных аэродромов

2.9 Количество сертифицированных аэродромов увеличилось с 8 в 2013 году до 19 в июле 2016 года, достигнув показателя в 18,3 %. Поэтому ожидается, что целевой показатель будет достигнут к концу 2016 года.

**ГосПБП и СУБП:** достичь уровня внедрения ГосПБП в 67 % и СУБП в 100 % среди поставщиков услуг

2.10 К настоящему времени уровень внедрения ГосПБП составляет 42 %, а СУБП – 83 %, хотя эти цифры являются приблизительными, т. к. они основаны на оценках государств. Ожидается, что эти оценки в процентном выражении будут улучшены в 2016 году благодаря проведению обзоров и виртуальных совещаний.

**Резолюция А37-11:** достижение целей, касающихся схем APV

2.11 В том, что касается соблюдения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV), к июню 2016 года был достигнут уровень внедрения в 69,14 % по сравнению с ожидаемым показателем в 100 %.

**SID/STAR и PBN на маршруте:** 60 % международных аэропортов с SID и STAR и 60 % маршрутов с PBN

2.12 В том, что касается внедрения SID и STAR, целевой показатель соблюдения в 60 % был превышен в июне 2016 года, составив 70,7 %.

2.13 В том, что касается внедрения маршрутов/воздушного пространства PBN, то целевой показатель в 60 % был превышен в июне 2016 года, составив 65 %.

**ССО и CDO:** 40 % международных аэродромов с производством полетов в режиме непрерывного снижения (CDO) и в режиме непрерывного набора высоты (ССО)

2.14 В отношении внедрения CDO и ССО в июне 2016 года были достигнуты показатели в 18 и 19 % соответственно.

***Снижение эмиссии CO<sub>2</sub>: сократить объем эмиссии CO<sub>2</sub> в регионе на 40 000 тонн посредством внедрения PBN на маршруте***

2.15 В результате осуществленной в 2014 году оптимизации маршрутной сети в регионе SAM годовой целевой показатель снижения эмиссии CO<sub>2</sub> на 40 000 тонн, содержащийся в Боготской декларации, был превышен на более чем 11 000 тонн: снижение эмиссии CO<sub>2</sub> составило 51 132 тонн. В 2015 году эта цифра составила 23 351 тонн CO<sub>2</sub>. Ожидается, что в течение 2016 года сокращение объема эмиссии CO<sub>2</sub> в годовом исчислении продолжит расти, если будут выполнены соответствующие планы на этот год. В этой связи несколько государств достигли хороших результатов, рассчитав насколько сократился объем эмиссии в результате оптимизации использования соответствующих районов воздушного пространства. Большинство государств использует инструмент ИКАО для оценки экономии топлива IFSET, в то время как некоторые государства произвели расчеты по уменьшению эмиссии в сотрудничестве со службами воздушного движения.

***ATFM: 100 % РДЦ, предоставляющих обслуживание ATFM***

2.16 Прогресс оказался ниже ожидаемого. К июню 2016 года только 56 % государств региона внедрили ATFM. Соответственно, для соблюдения положений Боготской декларации необходимо завершить внедрение этого обслуживания в 44 % остающихся государств.

***AIM: реализация 100 % элементов, предусмотренных этапом 1 дорожной карты перехода от AIS к AIM***

2.17 К июню 2016 года 70 % государств региона SAM завершили этап 1 перехода от AIS к AIM, предусматривающий внедрение системы управления качеством. Остающиеся государства уже приступили к внедрению систем управления качеством.

***Взаимосвязанность AMHS: обеспечение 100-процентной взаимосвязанности AMHS в регионе***

2.18 Из 26 межсоединений, которые должны были быть реализованы к концу 2016 года, только 6 было внедрено и введено в эксплуатацию к июню 2016 года. Было произведено тестирование взаимосвязанных систем AMHS; позитивные результаты были получены для трех межсоединений, которые должны быть введены в эксплуатацию к концу 2016 года. Цель, установленная в Боготской декларации для этого критически важного направления, не будет достигнута.

***Взаимосвязанность автоматизированных систем: 100 %***

2.19 Из 15 межсоединений систем AIDC, предусмотренных в Боготской декларации, только 1 находится в эксплуатации, 3 – в режиме ввода в эксплуатацию, и 4 тестируются с позитивными результатами. Цель, установленная в Боготской декларации для этого направления, не будет достигнута.

***Внедрение национальных сетей IP-связи: 80 %***

2.20 В том, что касается внедрения национальных сетей IP, то к июню 2016 года удалось обеспечить 60 % внедрения от уровня, предусмотренного к концу 2016 года.

***Период после Боготской декларации***

2.21 В целях планирования в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации на период после 2016 года в регионе SAM разрабатывается региональный план поддержки воздушного транспорта в Южноамериканском регионе, представляющий собой управленческий инструмент, содействующий принятию решений государствами, направленных на обеспечение устойчивого развития воздушного транспорта в течение следующих 15 лет (до 2032 года) и таким образом способствующих достижению нескольких целей в области устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций, призванных обеспечить благосостояние человечества и защиту окружающей среды.

2.22 Оценка текущего положения дел (с помощью анализа недостатков) определит деятельность и меры, необходимые для достижения позитивных результатов в основных областях гражданской авиации: обеспечение безопасности полетов, аэронавигационный потенциал и эффективность, авиационная безопасность и упрощение формальностей, экономическое развитие воздушного транспорта и защита окружающей среды. Цели, индикаторы и количественные показатели плана распределены по следующим четырем основным направлениям: связность воздушной сети, наращивание потенциала, обеспечение безопасности полетов и охрана окружающей среды.

— КОНЕЦ —