



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

- Пункт 30 повестки дня.** Безопасность полетов и аэронавигационная политика
Пункт 30.1 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и осуществление региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

ГЛОБАЛЬНОЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ: ОДОБРЕНИЕ ОБНОВЛЕННОГО ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ИЗДАНИЯ 2023–2025 ГГ.

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В *Глобальном плане обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) излагается стратегия ИКАО в области безопасности полетов, направленная на приоритизацию и постоянное совершенствование деятельности по обеспечению безопасности полетов. Он содержит принципы, на основе которых разрабатываются и реализуются региональные и национальные планы обеспечения безопасности полетов. 6 июня 2022 года Совет утвердил ГПБП издания 2023–2025 гг. (четвертое издание), ссылка на который приведена в добавлении А к настоящему рабочему документу. Кроме того, в добавлении В к настоящему документу представлена пересмотренная резолюция А40-1 Ассамблеи, касающаяся глобального планирования в сфере безопасности полетов и аэронавигации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- одобрить *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004) издания 2023–2025 гг., ссылка на который приведена в добавлении А к настоящему рабочему документу, в качестве документа, определяющего глобальное стратегическое направление деятельности по обеспечению безопасности полетов;
- принять представленный в добавлении В предлагаемый пересмотренный вариант резолюции А40-1 Ассамблеи, включая добавление А предлагаемой резолюции.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что упомянутая в настоящем документе деятельность ИКАО будет осуществляться в рамках ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы на 2023–2025 годы, и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2023–2025 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10160, <i>Конференция высокого уровня по COVID-19 (Монреаль, 12–22 октября 2021 года). Доклад</i> Дос 10140, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)</i> Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В резолюции А40-1 Ассамблеи "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и авионавигации" признается важность глобальных принципов в поддержку осуществления стратегической цели ИКАО "Безопасность полетов". В соответствии с этой резолюцией *Глобальный план авиационной безопасности* (ГПБП, Дос 10004) служит документом, определяющим глобальное стратегическое направление деятельности по обеспечению безопасности полетов. Резолюция настоятельно призывает государства-члены и регионы¹ осуществлять соответственно национальные и региональные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей.

1.2 В соответствии с резолюцией Ассамблеи А40-1, ИКАО пересматривает ГПБП каждые три года в целях поддержания его актуальности для авиационного сообщества. В настоящем рабочем документе представлен ряд поправок к ГПБП издания 2023–2025 гг., представленных Ассамблее для одобрения.

2. ПРОЦЕСС ПЕРЕСМОТРА ГПБП

2.1 ГПБП был разработан и пересматривается усилиями Исследовательской группы по ГПБП (GASP-SG) – объединенной группы экспертов от регламентирующих органов и отрасли, созданной ИКАО в целях обеспечения того, чтобы план и его содержание отражали потребности авиационного сообщества на международном, региональном и национальном уровнях. Предлагаемые темы для ГПБП издания 2023–2025 гг., а также предложение по обновлению задач и показателей ГПБП были представлены на Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC-2021), которая прошла 12–22 октября 2021 года в виртуальном формате, с тем чтобы получить обратную связь от большего числа государств и международных организаций. В ходе подготовки к Конференции ИКАО провела исследование, попросив участников заполнить онлайн *Вопросник по обновлению ГПБП*. Благодаря этому вопроснику основные заинтересованные стороны смогли высказать конкретные замечания по ГПБП издания 2020–2022 гг. и представить предложения по изданию 2023–2025 гг.

2.2 На основе представленных на Конференции HLCC 2021 рабочих документов, в которых содержались предложения по пересмотру ГПБП, а также по обновлению инструктивного материала в поддержку реализации национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов, было подготовлено в общей сложности 35 рекомендаций. Конференция согласилась с необходимостью изучения группой GASP-SG подходящих средств для учета результатов работы Конференции и ответов в рамках Вопросника при подготовке к последующему одобрению ГПБП на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

2.3 На своем восьмом совещании (GASP-SG/8), прошедшем 16–18 ноября 2021 года в виртуальном формате, группа GASP-SG рассмотрела все рекомендации Конференции HLCC-2021 для последующих действий группы GASP-SG. Каждая рекомендация была проанализирована с точки зрения ее целевого предназначения и взаимосвязи с другими рекомендациями. Затем каждая рекомендация классифицировалась в соответствии со следующими категориями, предполагающими конкретные действия:

- а) *вопрос для включения в ГПБП издания 2023–2025 гг.* Группе GASP-SG необходимо рассмотреть эту рекомендацию в ходе GASP-SG/8 и предложить решение;

¹ В контексте ГПБП термин "регион" означает группу государств и/или организаций, сотрудничающих в целях повышения безопасности полетов в пределах определенной географической области.

- b) *вопрос переносится в ГПБП издания 2026–2028 гг.* Группа GASP-SG рассмотрит эту рекомендацию в процессе разработки следующего издания ГПБП;
- c) *вопрос для включения в инструктивные материалы/документы.* Группа GASP-SG учтет эту рекомендацию при обновлении материалов и документов, таких как *Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10131);
- d) *вопрос для направления другим экспертным группам/согласования с ними.* Секретариат будет поддерживать связь по этому вопросу в рамках ИКАО и предоставит Исследовательской группе всю информацию, в том числе обновления. Эти вопросы могут потребовать дальнейших действий группы GASP-SG;
- e) *вопрос для рассмотрения в рамках коммуникационной деятельности/ деятельности Секретариата по повышению осведомленности о вопросах безопасности полетов.* Секретариат оценит необходимость в информационном взаимодействии или проведении мероприятий ИКАО по повышению осведомленности (например, семинаров) для удовлетворения потребности в дополнительной информации от государств-членов или других заинтересованных сторон.

2.4 Исследовательская группа провела аналогичную работу с замечаниями и предложениями из вопросника, используя ту же схему классификации.

2.5 По итогам совещания группы GASP-SG и последующих телеконференций Секретариат подготовил проект ГПБП издания 2023–2025 гг. Проект документа был представлен на рассмотрение Аэронавигационной комиссии (АНК), а затем на утверждение Совета. В разделе 3 настоящего рабочего документа приводится краткое описание внесенных в ГПБП издания 2023–2025 гг. поправок и их обоснование.

3. ПОПРАВКИ К ГПБП ИЗДАНИЯ 2023–2025 ГГ.

3.1 В ГПБП издания 2023–2025 гг. по-прежнему сохраняются некоторые ключевые составляющие предыдущего издания, например, шесть целей и пять категорий событий повышенного риска.

3.2 Из-за пандемии COVID-19 был продлен срок выполнения следующих задач:

- a) задачи 2.1 цели 2 (государствам к 2022 году вывести показатель эффективной реализации (EI) на уровень 75 процентов) – до 2024 года;
- b) задачи 3.1 цели 3 (государствам создать основу государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) к 2022 году) – до 2023 года;
- c) задачи 4.1 цели 4 (государствам обратиться за помощью для повышения своего потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов к 2020 году) – до 2023 года, а сама задача была переформулирована.

3.3 Кроме того, были добавлены новые задачи в целях более эффективной поддержки государств и регионов в определении стратегического направления деятельности по обеспечению безопасности полетов:

- a) в рамках цели 3 была добавлена новая задача 3.2 (государствам опубликовать национальный план обеспечения безопасности полетов (НПБП) к 2024 году);
- b) новая задача 3.3 цели 3 (государствам работать над созданием эффективной ГосПБП к 2028 году) заменяет задачу 3.2 издания 2020–2022 гг.;
- c) в рамках цели 4 была добавлена новая задача 4.2 (регионам опубликовать обновленный региональный план обеспечения безопасности полетов (РПБП) к 2023 году).

3.4 Удалены следующие задачи:

- a) задача 2.2 цели 2 (государствам достичь индекса контроля за обеспечением безопасности полетов, превышающего 1 во всех категориях к 2022 году). Сомнения по поводу целесообразности этой задачи вызвали различные факторы, которые могут повлиять на результаты, включая изменения интенсивности движения из-за пандемии COVID-19, что может создать неверное представление о фактическом повышении уровня безопасности полетов;
- b) существующая задача 4.3 цели 4 (государствам осуществлять активное руководство мероприятиями RASG по управлению рисками для безопасности полетов к 2022 году). Новая задача 4.3 (в ее основе лежит пересмотренная задача 4.2) охватывает эти мероприятия, что также должно быть отражено в РПБП. Поэтому сохранение данной задачи более не целесообразно;
- c) задача 5.2 цели 5 (увеличить количество поставщиков обслуживания, участвующих в отраслевых программах оценки к 2022 году) была перенесена в пример показателя в рамках задачи 5.1.

3.5 Остальные задачи были немного переформулированы с целью прояснить их целевое предназначение. Кроме того, текст ГПБП был изменен, с тем чтобы прояснить принципы использования показателей ГПБП в качестве примеров. Пересмотрено и сокращено количество показателей по каждой задаче ГПБП.

3.6 Проведен обзор используемой в ГПБП терминологии: включен новый термин "глобальные категории событий повышенного риска (G-HRC)", а термин "дополнительные категории эксплуатационных рисков для безопасности полетов" был удален и заменен на термин "эксплуатационные риски для безопасности полетов". Цель таких изменений заключалась во включении в ГПБП на высоком уровне идеи о том, что регионы и государства должны учитывать G-HRC при определении региональных и национальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов.

3.7 В ГПБП издания 2023–2025 гг. рассматривается вопрос воздействия глобальных нарушений деятельности в сфере авиации на безопасность полетов и необходимости обеспечения устойчивости. Впрочем, нарушения деятельности не рассматриваются в ГПБП в подробностях из-за их быстро меняющегося характера и заранее согласованного цикла обновления ГПБП, которое происходит раз в три года.

3.8 Раньше глобальная дорожная карта в области безопасности полетов включалась в ГПБП, а теперь она в обновленном виде приводится в отдельном документе *"Глобальная дорожная карта в области безопасности полетов"* (Дос 10161). Кроме того, содержащиеся в ГПБП издания 2020–2022 гг. инструктивные указания по реализации национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов были доработаны и перенесены во второе издание *Руководства по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Дос 10131). Подробное описание поправок содержится в ГПБП, где представлена дополнительная информация.

4. РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 В соответствии с резолюцией А40-1 Ассамблеи цель ГПБП и ГАНП заключается в поддержке стратегических целей Организации. Добавление А к проекту резолюции посвящено ГПБП и, таким образом, заменяет добавление А к резолюции А40-1 *"Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и авронавигации"*. С учетом целей настоящего документа при рассмотрении резолюции, содержащейся в добавлении В к настоящему документу, просьба обратить внимание на преамбулу и добавление А, которые касаются непосредственно ГПБП. Добавление В к резолюции, в котором речь идет о ГАНП, содержится в документе А41-WP/45, представленному также по пункту 30 повестки дня.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 В соответствии со стратегической целью "Безопасность полетов" ИКАО в ГПБП издания 2023–2025 гг. приводится описание глобальных целей и задач на трехлетний период, на основе которых должны быть разработаны и реализованы национальные и региональные планы обеспечения безопасности полетов. ГПБП устанавливает для государств, регионов и отрасли принципы взаимодействия и сотрудничества в целях оказания поддержки государствам в управлении организационными проблемами и эксплуатационными рисками для безопасности полетов. В нем описываются функции и ответственность государств, регионов и отрасли. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов, содержащаяся в Дос 10161, служит планом действий по оказанию помощи авиационному сообществу в достижении целей ГПБП посредством предоставления структурированной общей системы ориентиров для всех соответствующих заинтересованных сторон.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП)

Размещен по адресу: <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

ДОБАВЛЕНИЕ В

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 41-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

A41-xx: Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО стремится достичь цели безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации за счет сотрудничества с государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

принимая во внимание, что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели, включая цели в отношении безопасности полетов, пропускной способности и эффективности,

признавая важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

признавая важность эффективной реализации основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив,

признавая, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках партнерства со всеми заинтересованными сторонами при ведущей роли ИКАО,

отмечая, что Совет утвердил ~~третье~~ **четвертое** издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и ~~шестое~~ **седьмое** издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП);

1. *одобряет* ~~третье~~ **четвертое** издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и ~~шестое~~ **седьмое** издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности соответственно в области безопасности полетов и аэронавигации;

2. *постановляет,* что ИКАО осуществляет и постоянно обновляет ГПБП и ГАНП в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации, в то же время обеспечивая необходимую стабильность;

3. *постановляет,* что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами;

4. *постановляет,* что эти глобальные планы устанавливают рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации;

5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать сбалансированные решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации и специалисты из других государств;

6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), посредством ГПБП, ГАНП, а также процесса регионального планирования ИКАО;

Appendix B

7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, избегая при этом дублирования усилий;

8. *призывает* государства и предлагает другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах ГПБП и ГАНП;

9. *поручает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП;

10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A39-12~~ A40-1, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.

ДОБАВЛЕНИЕ А**Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)**

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении уровня безопасности полетов и связанном с этим снижении количества авиационных происшествий со смертельными случаями в системе международной гражданской авиации,

признавая, что обеспечение безопасности полетов является обязанностью ИКАО, государств-членов и всех других заинтересованных сторон,

признавая, что в рамках партнерства государств с отраслевыми организациями могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

~~*признавая*, что Конференция высокого уровня по безопасности полетов (2010) подтвердила необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов ИКАО в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,~~

отмечая, что ожидаемое увеличение объема перевозок международной гражданской авиации приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если не будет уменьшен коэффициент аварийности, безопасная, стабильная и устойчивая авиационная система способствует экономическому развитию государств и их отраслей,

признавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством обеспечения доступа к соответствующей связанной с безопасностью полетов информации,

признавая, что проактивный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по разработке стратегии в целях установления приоритетов, целей, целевых задач и индикаторов для управления организационными проблемами и эксплуатационными рисками для безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения уровня безопасности полетов авиации,

признавая, что ИКАО создала региональные группы по безопасности полетов с учетом потребностей различных регионов, используя для этой цели уже существующие структуры и формы сотрудничества,

отмечая намерение использовать в ГПБП принципы управления безопасностью полетов основанный на оценке риска подход к управлению безопасностью полетов для повышения уровня безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

принимая во внимание разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве плана действий для оказания помощи авиационному сообществу в ~~реализации представленных в достижении целей~~ ГПБП ~~инициатив в сфере безопасности полетов~~ на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон,

отмечая необходимость оказания государствам-членам помощи ~~по внедрению принципов управления безопасностью полетов и снижению рисков в выявленных проблемных эксплуатационных областях~~, в применении в рамках своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) подхода по управлению безопасностью полетов с опорой на систему контроля за обеспечением безопасности полетов;

1. *подчеркивает* необходимость постоянного повышения уровня безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении воздушных перевозок во всех регионах мира, ~~в частности в государствах, где показатели безопасности полетов значительно ниже среднемирового показателя~~;

2. *подчеркивает*, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, ~~в которых уровень развития систем контроля за обеспечением безопасности полетов является неприемлемым~~ которые обращаются за помощью для повышения своего потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов или упрощения процесса внедрения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП);

3. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над осуществлением региональных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП в целях неуклонного уменьшения числа погибших и риска гибели людей;

5. *настоятельно призывает* государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), с тем чтобы убедиться в том, что за деятельностью каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и при необходимости предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *рекомендует* ИКАО продолжать, ~~по мере необходимости~~, разработку глобальной дорожной карты ~~обеспечения безопасности полетов~~ инструктивного материала и документов в поддержку разработки и осуществления национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

...

— КОНЕЦ —