



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Подготовлено Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА))

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Развитость региональной транспортной сети – ключевой фактор экономической стабильности и роста, стимулирования местного бизнеса и туризма и расширения доступа к образованию, медицине и культуре. Региональные воздушные перевозки (в том числе турбовинтовыми и турбореактивными воздушными судами) все более эффективно удовлетворяют эту потребность. Однако показатели безопасности региональных воздушных перевозок по-прежнему отстают от показателей, достигнутых в других сегментах отрасли в целом. В настоящем документе отмечается прогресс, достигнутый с момента проведения 40-й Ассамблеи, и определяются некоторые меры, которые можно принять для повышения уровня безопасности региональных воздушных перевозок.

Действие: Ассамблее предлагается:

- а) попросить ИКАО и дальше придавать первостепенное значение безопасности региональных воздушных перевозок в своей рабочей программе;
- б) попросить Совет призвать Стран-участниц к внедрению программ использования систем управления безопасностью для причастных сторон, задействованных в региональных воздушных перевозках;
- в) попросить ИКАО дополнительно сотрудничать со всеми причастными сторонами для анализа доступных данных с целью сфокусировать дальнейшую работу по улучшению региональных воздушных перевозок на наиболее перспективных областях;
- д) принять редакцию Приложения А к А40-1, связанного с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности, чтобы подчеркнуть значение региональных воздушных перевозок;
- е) попросить ИКАО проанализировать и пересмотреть обозначенные в А37-11 цели, связанные с глобальной целью навигации на основе производительности, чтобы дать новый толчок

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИККАИА.

к внедрению систем захода на посадку с вертикальным наведением (approach procedures with vertical guidance, APV) для всех торцов ВПП, оборудованных для посадки по приборам.	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ соотносится со следующими стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Описанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных поступлений
<i>Справочные документы</i>	Дос 10140, <i>Действующие Резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 г.)</i> Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Приложение 6, <i>Эксплуатация воздушных судов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Развитость региональной транспортной сети – ключевой фактор экономической стабильности и роста, стимулирования местного бизнеса и туризма и расширения доступа к образованию, медицине и культуре. Региональные воздушные перевозки удовлетворяют эту потребность с растущей эффективностью.

1.2 Показатели безопасности региональных воздушных перевозок улучшились за последние годы, но в зависимости от рассматриваемого периода по-прежнему отстают от достигнутых в других сегментах отрасли. Экипажи и пассажиры чувствуют острую потребность в установлении одинакового уровня стандартов безопасности и надежности во всех видах воздушных перевозок, будь то внутренних, региональных или международных.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 На 40-й Ассамблее ИКАО Техническая комиссия поддержала предложение провести дополнительный анализ имеющихся данных, чтобы направить дальнейшую работу в области с наибольшим воздействием на безопасность полетов, и приветствовала поддержку отраслевых участников в выполнении этой работы. Комиссия также отметила пользу от расширенного внедрения систем захода на посадку с вертикальным наведением для такой деятельности и напомнила о Резолюции Ассамблеи А37-11, призывавшей Страны к 2016 году внедрить системы захода на посадку с навигацией на основе эксплуатационных характеристик (performance-based navigation, PBN) на всех ВПП, оборудованных для посадки по приборам.

2.2 Данные отраслевых компаний, ИКАО и ИАТА указывают на то, что показатель аварийности региональных воздушных перевозок по-прежнему превышает показатель международных перевозок. Следует отметить, что все воздушные суда, используемые в региональных воздушных перевозках, сертифицируются по тем же стандартам летной годности, что и суда, используемые в международных перевозках.

2.3 Резолюция Ассамблеи А40-1 подчеркивает необходимость непрерывного повышения уровня авиационной безопасности путем снижения числа происшествий и связанных с ними несчастных случаев в воздушных перевозках по всему миру, в особенности в тех Странах, где показатели безопасности существенно ниже средних общемировых. Необходимо тесное сотрудничество для обеспечения непрерывной разработки и реализации эффективных и рациональных методов работы, подходов и мер для повышения уровня безопасности региональных воздушных перевозок, включая обучение, совершенствование технического обслуживания и инфраструктуры и надзор, особенно в свете влияния пандемии COVID-19 на сотрудников и воздушные перевозки.

2.4 Ключевым элементом для понимания и исправления проблемных областей является сбор и использование данных. ИККАИА приветствует внесение планируемой поправки в часть I Приложения 6, в которой снижается пороговое значение сертифицированной взлетной массы, выше которой эксплуатант обязан учредить и проводить программу анализа летных данных, и рекомендует Странам внедрять программы мониторинга летных данных. Это поможет Странам и Отрасли лучше понять проблемы, связанные с региональными воздушными перевозками.

2.5 Дополнительным этапом должно стать применение «Политики беспристрастности» в системах управления безопасностью во всех организациях, связанных с авиацией и задействованных в региональных воздушных перевозках. Например, внедрение систем управления безопасностью в местных ремонтных цехах и организациях по техническому обслуживанию позволило бы обеспечить применение утвержденных методов работы и контроля качества в рамках всей экосистемы.

2.6 Высокая доля происшествий при плановых коммерческих перевозках приходится на зону безопасности на взлетно-посадочной полосе и столкновения с землей в управляемом полете. Одним из возможных способов смягчить последствия этих происшествий с высоким уровнем риска является наличие систем захода на посадку по приборам с вертикальным наведением. Региональные воздушные перевозки часто обслуживают менее развитые аэропорты с ограниченной инфраструктурой, в том числе в отношении систем наведения при заходе на посадку по приборам. Навигация на основе эксплуатационных характеристик (PBN) предполагает использование для навигации спутников и бортового оборудования, совместимого с системами PBN. Использование PBN не требует больших вложений в наземные средства навигации (на приобретение и техническое обслуживание) и дает бесспорные преимущества в отношении безопасности. Кроме того, PBN позволяет увеличить аэрокосмический потенциал, повысить эффективность перевозок и снизить влияние на окружающую среду.

2.7 Основываясь на приведенной ниже Резолюции Ассамблеи А37-11 и признавая достигнутые успехи в этой сфере, ИККАИА призывает Страны-участницы продолжать сотрудничать с поставщиками аэронавигационных услуг и эксплуатантами для проектирования и утверждения систем захода на посадку с вертикальным наведением, как только появятся соответствующие возможности в аэропортах, обслуживающих коммерческие воздушные перевозки. Принимая во внимание определение целей внедрения в А37-11, ИККАИА рекомендует ИКАО провести проверку прогресса в достижении этих целей и пересмотреть цели внедрения.

A37-11. "Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках"

Ассамблея,

признавая, что не все государства разработали план внедрения PBN к установленному сроку 2009 г.,

1. *настоятельно призывает* все государства внедрять основанные на RNAV и RNP маршруты обслуживания воздушного движения (ОВД) и схемы захода на посадку в соответствии с концепцией PBN ИКАО, изложенной в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613);

2. *постановляет,* чтобы:

а) государства в срочном порядке завершили подготовку плана внедрения PBN с целью обеспечения:

- 1) внедрения полетов на основе RNAV и RNP (где это необходимо) на маршрутах и в районах аэродромов в соответствии с установленными сроками и промежуточными показателями;
- 2) внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) (баро-VNAV и/или GNSS с функциональным дополнением), включая минимумы только на основе LNAV, на все концы оборудованных ВПП, как основных схем захода на посадку или резервных схем для точных заходов на посадку, к 2016 году с достижением следующих промежуточных показателей: 30 % – к 2010 году, 70 % – к 2014 году;
- 3) внедрения схем захода на посадку с прямой только на основе LNAV, в качестве исключения из подпункта 2) выше, для оснащенных для посадки по приборам ВПП на аэродромах, на которых отсутствует местная установка высотомеров и нет воздушных судов, надлежащим образом оснащенных для APV, с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или выше;

2.8 Обучение в сфере региональных воздушных перевозок стало еще более актуальным во время пандемии COVID-19 вследствие потери персонала и навыков. Региональные воздушные перевозки связаны со специфическими сложностями, которые необходимо учитывать, включая хуже оснащенные аэропорты, составные маршруты, узкий выбор возможностей подготовки в отдаленных областях, недостаток профессионализма и более высокую текучку кадров, поскольку экономическая модель склоняется к более высокой оплате труда пилотов, работающих на более крупных воздушных судах или более загруженных маршрутах. В результате региональные воздушные перевозчики сталкиваются с необходимостью больших объемов подготовки и более высокими затратами, хотя их вложения в подготовку в этом сегменте рынка приносят пользу всей отрасли. Поддержанию необходимых стандартов будут способствовать конкретные меры и стимулы, позволяющие региональным перевозчикам привлекать и удерживать кадры (структурированная изначальная подготовка и возможности карьерного роста для пилотов и технических специалистов), повышать эффективность/доступность обучения на тренажерах и содействовать подготовке персонала на основе анализа фактических данных.

2.9 О отрасль обязуется продолжать мероприятия по анализу данных для направления дальнейшей работы в области с наибольшим влиянием на безопасность полетов по мере возобновления объемов воздушных перевозок после снижения во время пандемии COVID-19.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Развитость региональной транспортной сети открывает возможности для экономического развития, стимулирует туризм и расширяет доступ к образованию, медицине и культуре. Необходимо постоянно подчеркивать значение региональных воздушных перевозок, чтобы обеспечить реализацию эффективных мер для поддержки стабильного повышения уровня безопасности и снижения показателей аварийности.

ДОБАВЛЕНИЕ

A40-1. "Глобальное планирование ИКАО в отношении безопасности и аэронавигации"

Добавление А. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПАБ)

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 на Конференции высокого уровня по вопросам безопасности (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,

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, целевых задач и индикаторов для управления 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 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 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,

1. *подчеркивает* необходимость постоянного повышения уровня безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении воздушных перевозок, **включая региональные воздушные перевозки**, 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;

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.