



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

#### **ТРУДНОСТИ В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ПОДДЕРЖКУ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Бангладеш)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

Резолюция А40-1 Ассамблеи настоятельно призывает государства-члены осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП) в соответствии с *Глобальным планом обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004), используя имеющиеся инструктивные материалы и инструменты ИКАО. Таким образом, государства должны взять на себя ответственность за выявление эксплуатационных рисков и других возникающих проблем в целях определения сферы охвата НПБП, отвечающей их индивидуальным потребностям. В настоящем документе описываются трудности, с которыми сталкиваются некоторые государства при осуществлении НПБП.

Кроме того, в настоящем документе описываются трудности, с которыми сталкиваются некоторые государства при осуществлении государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). С учетом того что многие государства находятся на разных этапах реализации полноценно действующих ГосПБП, выявление эксплуатационных рисков для безопасности полетов и других проблем в области безопасности полетов представляет большую сложность.

Мы считаем, что для оказания государствам помощи в процессе одновременной реализации их НПБП и ГосПБП необходимо подготовить дополнительные технические инструктивные материалы и предоставить дополнительную поддержку осуществления.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержащуюся в настоящем документе информацию;
- b) рекомендовать государствам продолжать использовать имеющиеся инструктивные материалы и инструменты ИКАО при осуществлении их НПБП;
- c) просить ИКАО обеспечить государствам постоянную поддержку в осуществлении их ГосПБП посредством подготовки новых инструктивных материалов, инструментов и шаблонов для ГосПБП наподобие шаблона, созданного для НПБП;
- d) рекомендовать ИКАО далее совершенствовать ее инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) в целях оказания государствам поддержки в разработке и осуществлении НПБП в соответствии с ГПБП и региональным планом обеспечения безопасности полетов (РПБП).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)</i> Дос 10131, <i>Руководство по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов</i> Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Безопасность полетов является главным приоритетом для авиации. В Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП, Дос 10004) изложена стратегия ИКАО в области обеспечения безопасности полетов, призванная содействовать приоритизации и постоянному повышению безопасности полетов. Резолюция А40-1 Ассамблеи настоятельно призывает государства-члены осуществлять национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП) в соответствии с ГПБП. Бангладеш привержена повышению безопасности полетов и выделению ресурсов на вспомогательные мероприятия.

1.2 НПБП отражают приверженность государств постоянному совершенствованию возможностей в области управления безопасностью полетов в целях уменьшения рисков, связанных с деятельностью авиации. НПБП должны разрабатываться с учетом предусмотренных в ГПБП целей, задач и инициатив в соответствии с положениями ГПБП и Азиатско-Тихоокеанского регионального плана обеспечения безопасности полетов (AP-RASP). AP-RASP призывает государства реализовать свои НПБП к 2022 году.

1.3 НПБП дополняет ГосПБП и национальный аэронавигационный план (НАНП), содействуя достижению приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов. Через НПБП и государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП) авиационные заинтересованные стороны подтверждают свою приверженность постоянному повышению безопасности полетов, обеспечению соответствующей деятельности достаточными ресурсами и активизации сотрудничества на глобальном, региональном и государственном уровнях.

1.4 Ключевая задача ГосПБП состоит в том, чтобы обеспечить установление государством минимально необходимых регуляторных требований и добиться согласованности между его регуляторными органами в части их функций по управлению рисками для безопасности полетов в соответствии с положениями Приложения 19 "*Управление безопасностью полетов*" и инструктивным материалом, содержащимся в *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Дос 9859). Это позволяет решить основные проблемы в процессе осуществления устойчивой и эффективной ГосПБП.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ГосПБП, представляющая собой единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов, предназначена для превентивного выявления и уменьшения рисков для безопасности полетов и мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов. Реализация эффективной ГосПБП — это постепенный процесс, и для начала ее полноценного функционирования требуется время. Осуществление эффективной ГосПБП предполагает тесное сотрудничество с заинтересованными сторонами в целях выполнения задач в

области безопасности полетов, направленных на достижение приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов. В соответствии с Пекинской декларацией 2018 года (принятой на уровне министров стран Азиатско-Тихоокеанского региона) государства взяли на себя обязательство по реализации эффективных ГосПБП к 2025 году.

2.2 Согласно обратной связи, полученной в ходе недавнего вебинара ИКАО для Азиатско-Тихоокеанского региона (АРАС), проведенного в 2021 году, государства региона АРАС должны приступить к реализации в своих странах эффективных и полноценных ГосПБП и внедрению систем управления безопасностью полетов (СУБП) в своих соответствующих отраслях до конца 2022 года. Учитывая, что осуществление этой колоссальной работы началось только лишь в некоторых государствах региона, выполнение данной задачи очевидно представляет огромную трудность. Таким образом, чтобы достичь этой цели, государствам необходима непрерывная поддержка и руководство со стороны ИКАО и других заинтересованных сторон, включая государства, имеющие опыт в этой области, и представителей их соответствующих отраслей.

2.3 НПБП является основным документом планирования, устанавливающим стратегическое направление деятельности государства в области управления безопасностью полетов на определенный период времени — как правило, на три года — и нацеленным на неуклонное уменьшение числа погибших и риска гибели людей за счет внедрения национальной стратегии обеспечения безопасности полетов.

2.4 Ряд государств, включая Бангладеш, уже разработали НПБП и распространили их среди членов онлайн-сообщества ИКАО, посвященного НПБП. Благодаря этой платформе региональные организации и другие заинтересованные стороны, участвующие в разработке и осуществлении НПБП, получили доступ к ресурсам и возможность обмениваться информацией и запрашивать мнения экспертов авиационного сообщества.

2.5 Мы, государства-члены, отдаем должное ИКАО за прекрасную поддержку, которую она оказывает государствам в разработке НПБП. Некоторые государства планируют обратиться к Секретариату ИКАО за консультацией по вопросам доработки проекта НПБП. Согласно отзывам, полученным в ходе семинаров по НПБП, некоторые государства сочли полезным шаблон для НПБП, представленный в *Руководстве по разработке региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов* (Doc 10131), поскольку он содержит четкие инструктивные указания для разработки их собственных планов.

2.6 В ходе проведенных ИКАО семинаров по НПБП выяснилось, что государства испытывают трудности в выявлении национальных организационных задач, эксплуатационных рисков для безопасности полетов и возникающих проблем из-за недостатка данных по безопасности полетов и возможностей для анализа. С этим в первую очередь сталкиваются государства, которые еще не реализовали полноценные ГосПБП, поскольку у них, вероятно, не отлажены процессы управления рисками для безопасности полетов и процессы обеспечения безопасности полетов, позволяющие получать необходимую для НПБП информацию и отслеживать эффективность соответствующих мероприятий, направленных на осуществление национальных целей и задач в области безопасности полетов.

2.7 Некоторым государствам становится проще разработать НПБП, как только у них появляется полноценно действующая ГосПБП, поскольку это обеспечивает им наличие данных по безопасности полетов и возможности для анализа. Тем не менее это является главной проблемой для большинства государств региона АРАС. В этой связи государствам отводится основная роль в выявлении опасностей и связанных с ними последствий, оценке риска этих последствий и уменьшении соответствующих рисков до приемлемого уровня.

2.8 Принятие решений, основанных на данных, требует быстрого и точного обмена информацией между всеми государствами в целях обеспечения обоснованности принимаемых решений, что обуславливает необходимость назначения координатора, создания централизованной

системы представления данных и выработки эффективной коммуникационной стратегии. В данном контексте ИКАО оказывает своим государствам-членам поддержку посредством ряда инициатив и инструментов ИКАО, таких как комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS), годовой доклад ИКАО о состоянии безопасности полетов и т. д. Однако эти инициативы следует дополнительно усовершенствовать, с тем чтобы обеспечить более эффективную поддержку ориентированного на данные подхода к разработке НПБП и помочь государствам, не располагающим достаточными данными, выявить проблемы и реализовать инициативы в области повышения безопасности полетов.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 ИКАО разработала технический инструктивный материал, инструменты и шаблоны и организовала учебные занятия и семинары, чтобы помочь государствам в разработке и осуществлении их НПБП — стратегического документа, содержащего руководство и дорожные карты по повышению эффективности обеспечения безопасности полетов на национальном уровне.

3.2 Мы убеждены, что для преодоления трудностей, возникающих при разработке и осуществлении НПБП, важно работать в тесной координации со всеми соответствующими заинтересованными сторонами внутри страны, включая эксплуатантов воздушных судов и аэропортов на каждом этапе планирования, формируя общее представление о результатах, которых хочет достичь конкретное государство. Более активное сотрудничество и эффективная и своевременная коммуникация между всеми соответствующими заинтересованными сторонами на всех уровнях может способствовать совершенствованию процесса принятия решений и повышению безопасности полетов на государственном уровне.

3.3 В целях управления безопасностью полетов на региональном уровне необходимо добиться согласованности установленных государствами целей и целевых показателей в области эффективности обеспечения безопасности полетов. Кроме того, требуется согласование критериев и требований в отношении одобрения СУБП на национальном уровне.

3.4 Для реализации эффективных НПБП к 2025 году государствам нужна постоянная поддержка и руководство со стороны ИКАО. В связи с этим ожидается, что будут подготовлены дополнительные технические инструктивные материалы и инструменты, а также стандартный шаблон наподобие шаблона для НПБП в помощь государствам при разработке и осуществлении их ГосПБП.