



## 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

#### УКРЕПЛЕНИЕ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ЭЛЕМЕНТОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПО МЕРЕ НАРАЩИВАНИЯ ОБЪЕМОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИОННОГО СЕКТОРА В УСЛОВИЯХ АКТИВИЗАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Представлено Сингапуром в соавторстве с Австралией, Бангладеш, Канадой, Китаем, Малайзией, Папуа-Новой Гвинеей, Таиландом, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))  
и Фондом безопасности полетов (FSF)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

Пандемия COVID-19 нарушила деятельность авиационного сектора и создала новые вызовы и риски для безопасности полетов. По мере активизации авиационной деятельности необходимо, чтобы ИКАО и государства уделяли повышенное внимание аспектам усиления основополагающих элементов обеспечения безопасности полетов – таких, как контроль за обеспечением безопасности полетов и функции управления безопасностью полетов, и уделяли больше внимания вопросам реализации приоритетных задач в региональных и глобальных программах обеспечения безопасности полетов. Такие региональные и глобальные приоритеты включают осуществление инициатив по повышению уровня безопасности полетов, разработанных региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), и выполнение задач, включенных в соответствующие региональные планы обеспечения безопасности полетов (RASP).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства выделять ресурсы и усилия для усиления своих систем организации контроля за обеспечением безопасности полетов в целях безопасного восстановления воздушных перевозок;
- b) призвать государства эффективно и своевременно выполнять свои государственные программы по безопасности полетов и активизировать внедрение систем управления безопасностью полетов в авиационной отрасли;
- c) настоятельно рекомендовать государствам и отрасли осуществлять инициативы по повышению уровня безопасности полетов и реализовывать цели, содержащиеся в соответствующих региональных планах обеспечения безопасности полетов;
- d) настоятельно рекомендовать ИКАО и государствам реализовывать и поддерживать на региональном уровне усилия по наращиванию потенциала, в том числе в рамках групп RASG и их вспомогательных органов, и, при необходимости, COSCAP.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Не применимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 10160, <i>Конференция высокого уровня по COVID-19 (Монреаль, 12–22 октября 2021 года). Доклад</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Пандемия COVID-19 причинила значительный ущерб отрасли международных авиаперевозок. Полномочным органам гражданской авиации и отрасли приходилось бороться с последствиями пандемии в тесном взаимодействии с государственными органами здравоохранения и другими заинтересованными сторонами. Пандемия COVID-19 также создала значительные вызовы и риски для безопасности полетов, обусловленные изменениями эксплуатационных и коммерческих условий, связанных с пандемией.

1.2 Представляется чрезвычайно важным, чтобы авиационный сектор продолжал уделять внимание аспектам безопасности полетов по мере ликвидации последствий пандемии в секторе воздушных перевозок в целях обеспечения беспрепятственного и безопасного наращивания объемов авиационной деятельности. В настоящем документе предлагается, чтобы авиационное сообщество действовало согласованно, уделяя основное внимание укреплению основополагающих элементов обеспечения безопасности полетов, таких как проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов и управление безопасностью полетов. Это потребует приоритизации усилий по реализации основных задач по обеспечению безопасности авиационной деятельности на региональном и глобальном уровне.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Сегодня отрасль международных авиаперевозок успешно продвигается по пути восстановления. Вместе с тем все еще встречаются проблемы для серьезно пострадавшего авиационного сектора, связанные с временной потерей или утратой во многих случаях квалифицированного персонала и ресурсов.

2.2 По мере наращивания объемов авиационной деятельности важно, чтобы аспекты безопасности полетов по-прежнему были в центре внимания. Авиационному сектору необходимо поддерживать и, при необходимости, усиливать основополагающие элементы обеспечения безопасности полетов, используя при этом значительные усилия последних десятилетий по повышению уровня контроля за обеспечением безопасности полетов и функций управления безопасностью полетов.

2.3 Укрепление системы контроля за обеспечением безопасности полетов

2.3.1 Организованная ИКАО Конференция высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021) особо остановилась на нескольких рисках для безопасности полетов, связанных с COVID-19, которые требуют внимания. К ним относятся снижение квалификации и эксплуатационной готовности членов летных экипажей и диспетчеров воздушного движения, длительные перерывы в

нормативной деятельности, снижение уровня летной годности воздушных судов в результате их длительного хранения и ослабление функций организации контроля за обеспечением безопасности полетов и наблюдения. Кроме того, введенные меры по ужесточению пограничного контроля и ограничению передвижения привели к уменьшению объемов или прекращению мероприятий по контролю за обеспечением безопасности полетов, причем в отдельных случаях некоторые мероприятия проводились дистанционными средствами. Пандемия также привела к ослаблению нормативных ресурсов большинства ведомств гражданской авиации (ВГА), которые можно было бы направить за борьбу с последствиями пандемии.

2.3.2 Поэтому представляется важным, чтобы государства провели оценку своих возможностей в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов и активизировали или восстановили объемы деятельности по организации контроля за обеспечением безопасности полетов в условиях активизации авиационной деятельности, уделяя при этом в первую очередь внимание тем областям, которые требуют особого подхода с точки зрения безопасности полетов. Сюда входят действия по выполнению планов совершенствования механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП). В этой связи настало время для восстановления в полном объеме программы очных проверок ИКАО в рамках МНМ УППКБП для оказания государствам помощи в выявлении тех областей, которые требуют совершенствования в части усиления системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

#### 2.4 Укрепление системы управления безопасностью полетов

2.4.1 В области управления безопасностью полетов пандемия подчеркнула необходимость эффективного внедрения системы управления безопасностью полетов (СУБП) в авиационной отрасли. Невозможно переоценить важность элементов идентификации и ослабления угроз и рисков для безопасности полетов в условиях осуществления в отрасли упорядоченного и безопасного наращивания объемов деятельности.

2.4.2 Государствам и отрасли необходимо объединять усилия в деле идентификации и оценки новых или возникающих проблем в области безопасности полетов в условиях возобновления авиационной деятельности, причем эти условия могут различаться в зависимости от региона и в разных регионах. Пристальное внимание аспектам СУБП, эффективным руководящим усилиям в области безопасности полетов и формированию позитивной культуры безопасности полетов являются важными элементами активизации усилий авиационного сообщества по укреплению системы управления безопасностью полетов.

2.4.3 Разработанный ИКАО Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) призывает государства к скорейшей реализации своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) в целях дальнейшего расширения их возможностей по систематическому устранению рисков для безопасности полетов и постоянному повышению показателей в области безопасности полетов. В настоящее время согласно Комплексной системе по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS) средний уровень реализации по фонду ГосПБП составляет 74,8 %, и лишь 6 государств реализовали в полной мере вопросы протокола фонда ГосПБП. По состоянию на июнь 2022 года около 25 % государств (49 государств) разместили на открытом веб-сайте ГПБП свои опубликованные ГосПБП.

## 2.5 Расширение регионального сотрудничества.

2.5.1 На региональном уровне потребуется значительная поддержка со стороны государств и отрасли для реализации целей и задач, зафиксированных в соответствующих региональных планах обеспечения безопасности полетов (РПБП). Своевременная реализация инициатив по повышению уровня безопасности полетов, зафиксированных в РПБП, поможет устранению опасностей, решению организационных проблем и снижению эксплуатационных рисков для безопасности полетов, выявленных региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), способствуя тем самым усилиям в соответствующих регионах по скорейшей активизации деятельности по обеспечению безопасности полетов.

2.5.2 RASG и их вспомогательные органы во взаимодействии с другими региональными подгруппами играют важную роль в активизации усилий на уровне регионов по выполнению соответствующих РПБП и ГПБП. Для оказания государствам помощи в выполнении этих задач необходимо усилить механизмы наращивания потенциала, включая программу совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), и соответствующим образом мобилизовать их, причем располагающие необходимыми возможностями государства могут оказывать помощь другим странам в наращивании потенциала, подготовке кадров и техническом содействии.

— КОНЕЦ —