



## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная организация гражданской авиации установила стратегические цели, включающие безопасность полетов, аэронавигационный потенциал и эффективность. Наиболее надежным средством повышения и укрепления безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности гражданской авиации является основанное на сотрудничестве, взаимодействии и координации партнерство всех заинтересованных сторон.

1.2 Как третье издание ГПБП, так и шестое издание ГАНП представляют собой глобальные стратегические руководства в области безопасности полетов и аэронавигации, соответственно, направленные на обеспечение тесного сотрудничества и координации со всеми заинтересованными сторонами путем демонстрации того, что сотрудничество ускоряет работу и делает ее более надежной и экономичной.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 Глобальные планы ГПБП и ГАНП служат основой для разработки и осуществления региональных, субрегиональных и национальных планов, посредством которых государства-члены, отрасли и финансовые учреждения предоставляют необходимую поддержку для скоординированного осуществления ГПБП и ГАНП без дублирования усилий. Однако мы считаем, что мы можем улучшить взаимосвязь между этими двумя планами путем оптимизации коммуникации и координации между ними.

2.2 Общая цель ГПБП – направлять согласованную разработку региональных и государственных планов обеспечения безопасности полетов, поддерживаемую региональными мероприятиями, координируемыми региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG). ГПБП предназначен для оказания помощи государствам и регионам при осуществлении ими политики, планирования и внедрения в области безопасности полетов.

2.3 Государства-члены должны выработать устойчивые решения для полной реализации своих обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов и предоставлению аэронавигационного обслуживания, что может быть достигнуто путем совместного использования внутренних и/или внешних ресурсов, например, располагаемых региональными или субрегиональными организациями, и экспертного потенциала других государств. Примером такой координации является процедура навигации, основанной на характеристиках, и правил визуального полета (PBN VFR), внедренная государствами в регионе SAM для сокращения частоты заходов на посадку в неустановившемся режиме и жестких посадок на 100 %, а также получения побочных выгод, таких как, в частности, сокращение частоты отмены рейсов в связи с неблагоприятными погодными условиями и сокращение потребления топлива и эмиссии CO<sub>2</sub>.

2.4 Усилия по повышению уровня безопасности в авиации в целом и в области аэронавигации в частности имеют первостепенное значение и требуют применения упреждающего подхода, который предполагает принятие стратегии для определения приоритетов, целей и показателей и обмена информацией о них в целях управления рисками для безопасности аэронавигации.

2.5 Совместные усилия, совместное использование исходных данных, основные области измерения эффективности, показатели, цели и задачи должны пропагандироваться на региональном и государственном уровнях для принятия необходимых корректирующих мер в целях устранения недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, в том числе выявленных в ходе проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), посредством ГПБП, ГАНП ИКАО и регионального процесса планирования.

### **3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕРЫ**

3.1 Принимая во внимание необходимость оказывать государствам помощь в реализации принципов управления безопасностью полетов и смягчении рисков, возникающих в связи с выявленными эксплуатационными проблемами в области аэронавигации, и признавая, что многие государства и регионы в настоящее время разрабатывают новые аэронавигационные планы для модернизации их собственной аэронавигации, мы считаем, что следует разрабатывать единый проект, в котором аэронавигация и безопасность полетов рассматривается как сквозной вопрос.

3.2 ИКАО создает региональные группы по обеспечению безопасности полетов с учетом потребностей различных регионов, опираясь на существующие структуры и формы сотрудничества и используя принципы управления безопасностью полетов, изложенные в ГПБП, для повышения уровня безопасности полетов путем сосредоточения усилий в областях, где это наиболее необходимо, уделяя при этом основное внимание международной аэронавигации.

3.3 Также была разработана глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов в качестве плана действий для оказания помощи авиационному сообществу в реализации инициатив в области обеспечения безопасности полетов, изложенных в ГПБП, посредством упорядоченной общей структуры для всех соответствующих заинтересованных сторон, в которой особое внимание должно уделяться аэронавигации.

3.4 Предлагаемая мера заключается в принятии и совместном использовании показателей эффективности для двух планов, отражающих степень выполнения (в процентах) корректирующих действий, направленных на решение выявленных вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов, и устранение недостатков в области аэронавигации. Для всех партнеров по обеспечению безопасности полетов в рамках комплексной программы оказания помощи государствам-членам возможность оценить степень устранения выявленных недостатков в области аэронавигации будет иметь большое значение для создания общего показателя и выработки поддающихся оценке целей.

3.5 Так как государства настоятельно призываются в полной мере выполнять свои обязательства по обеспечению полного соблюдения национальными поставщиками аэронавигационного обслуживания Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и принимать при необходимости надлежащие меры для обеспечения безопасности полетов, мы считаем необходимым провести исследование взаимосвязи между ГПБП и ГАНП, обращая внимание на согласованность, гармонизацию и координацию усилий в области повышения безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности международной гражданской авиации.

3.6 Опросный лист был распространен среди всех государств, принимающих участие в совещании по осуществлению аэронавигационного плана SAMIG/27. Этот первоначальный подход показал, что очень немногие государства поощряют совместные усилия в областях безопасности полетов и аэронавигации. Однако для получения более репрезентативных результатов от обоих секторов нам следует провести опрос на других совещаниях, посвященных безопасности полетов, с тем чтобы получить возможность оценить результаты с обеих точек зрения.

3.7 ИКАО упоминает в трех глобальных планах о взаимодействии между планами. В ГАНП можно увидеть, что два основных направления деятельности (КРА), безопасность полетов и авиационная безопасность, непосредственно связаны с ГПБП и Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). Однако на региональном уровне взаимодействие между ГАНП и ГПБП все еще находится на начальной стадии и в основном осуществляется в рамках проводящихся одно за другим совещаний Группы регионального планирования и осуществления проектов Карибского/Южноамериканского регионов (GREPECAS) и Региональной панамериканской группы по безопасности полетов (RASG-PA).

3.8 Позиция ИКАО заключается в том, что ГПБП дополняет ГАНП за счет предоставления государствам и поставщикам обслуживания необходимых инструментов для реализации подхода к управлению безопасностью полетов не только посредством государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и системы управления безопасностью полетов (СУБП). Однако это должно воплощаться в совместных усилиях региональных групп и рабочих групп государств, результатом которых могут стать общие показатели, позволяющие проводить объективную оценку обеспечения безопасности в аэронавигационных процессах.

3.9 Эти взаимодействия и совместная работа в обеих областях позволят повысить безопасность полетов и авиационную безопасность аэронавигационной системы и достичь желаемых показателей эффективности, содержащихся в глобальных планах.

#### **4. РЕГИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ПОДДЕРЖКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ**

4.1 ИКАО прилагает решительные усилия по обеспечению безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации посредством сотрудничества между государствами-членами и другими заинтересованными сторонами и твердо придерживается убеждения, что наилучшим средством повышения безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности гражданской авиации во всем мире является региональный подход, предполагающий сотрудничество, взаимодействие и координацию в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами.

4.2 Следует обратить внимание на совместную и согласованную работу региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и RASG для дальнейшей поддержки осуществления и обновления ГАНП и ГПБП.

4.3 В рамках эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов инициативы по обмену информацией о безопасности аэронавигации могут обеспечить создание договорного механизма обмена конфиденциальной информацией и ее конструктивного использования в интересах обеих областей, являющихся неразделимыми.

## 5. ВЫВОДЫ

5.1 Признается, что, хотя достигнут существенный прогресс в деле установления ориентированной на конкретные результаты системы управления, которая охватывает новые процессы, установленные между ГАНП и ГПБП, следует поручить Ассамблее работать над поддержанием и укреплением взаимосвязи между двумя планами в целях достижения ощутимых результатов.

5.2 Новые изменения в ГАНП ориентированы на показатели для КРА "безопасность полетов". Ассамблее следует настоятельно призвать рабочие группы по ГАНП и ГПБП объединить их показатели эффективности в целях содействия совместной работе.

5.3 Учитывая позицию ИКАО, состоящую в том, что два глобальных плана тесно взаимосвязаны, Ассамблее следует призвать региональные и межрегиональные группы стимулировать проведение региональных практикумов по взаимодействию между глобальными планами ИКАО.

— КОНЕЦ —