



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. **Безопасность полетов и аэронавигационная политика**

**30.1 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и осуществление региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов**

#### ПОДДЕРЖКА В РАЗРАБОТКЕ И РЕАЛИЗАЦИИ РПБП И НПБП В РЕГИОНЕ АFI

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации от имени  
54 африканских государств<sup>1</sup>)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) предусмотрена стратегия постоянного повышения безопасности полетов на международном уровне. Государства и регионы несут ответственность за разработку национальных и региональных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП. Следует скорректировать национальные и региональные инициативы по повышению безопасности полетов (SEI) с учетом проблем, стоящих перед государствами и другими соответствующими заинтересованными сторонами. Несмотря на все предпринимаемые в настоящее время усилия, большинство регионов и государств региона АFI по-прежнему испытывают трудности с включением ГПБП в региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) и национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- поощрять сотрудничество между ИКАО, государствами-членами и авиационной отраслью для обеспечения эффективного включения ГПБП в национальные РПБП и НПБП;
- поручить ИКАО активизировать усилия по оказанию поддержки в разработке и реализации РПБП и НПБП;
- предписать ИКАО организовать учебные практикумы по разработке и реализации РПБП и НПБП.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
----------------------------	---

<sup>1</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Финансовые последствия</i>	Уточняются
<i>Справочный материал</i>	Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП) представлена стратегия, направленная на установление приоритетов и непрерывное повышение уровня безопасности полетов, а также содержится основа для разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов, что позволяет осуществлять гармонизацию и координацию деятельности, направленной на повышение уровня безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации.

1.2 Цель ГПБП заключается в том, чтобы неуклонно снижать количество жертв и риск гибели людей в связи с авиационными происшествиями путем определения принципов единообразной разработки и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности авиационной деятельности.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 ГПБП является стратегическим документом, который позволяет государствам, регионам и отрасли применять гибкий, поэтапный подход к планированию и реализации мер в области обеспечения безопасности полетов. Он предоставляет государствам, регионам и отрасли рамки сотрудничества в поддержку решения организационных проблем и управления эксплуатационными рисками для безопасности полетов.

2.2 Государства, регионы и отрасль способствуют реализации ГПБП посредством координированных инициатив по повышению уровня безопасности полетов (SEI). ГПБП призван оказывать помощь государствам, регионам и отрасли в планировании и реализации ими соответствующих мер обеспечения безопасности полетов путем:

- a) установления целей, задач и показателей ГПБП;
- b) обеспечения основы для планирования и реализации SEI;
- c) представления глобальной дорожной карты по обеспечению безопасности полетов, которую можно использовать для достижения целей ГПБП и постановки конкретных задач как на национальном, так и на региональном уровнях, а также для отраслевых партнеров;
- d) предоставления методики, помогающей государствам выявлять опасные факторы и возникающие проблемы, а также управлять рисками для безопасности полетов.

2.3 Хотя в ГПБП представлена глобальная перспектива, координацию региональных SEI, в том числе инициатив отдельных государств, следует осуществлять в рамках региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), с тем чтобы заниматься решением конкретных вызывающих беспокойство вопросов в области безопасности полетов в соответствии с целями и задачами ГПБП. Кроме того, государства, регионы и отрасль должны

уделять первоочередное внимание SEI, чтобы вначале создать действенный механизм контроля за обеспечением безопасности полетов, а затем эффективно устранять эксплуатационные риски для безопасности полетов.

2.4 Таким образом, РПБП и НПБП предоставят государствам основу для обеспечения соблюдения SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов, и превышения минимального уровня соблюдения требований в результате упреждающего повышения уровня безопасности полетов через управление эксплуатационными рисками для безопасности полетов. Это может быть достигнуто путем:

- a) выявления недостатков и приоритизации действий, с тем чтобы государства могли выполнять свои обязательства в области безопасности полетов посредством предоставления стратегии реализации, которая содержится в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов;
- b) оказания государствам дальнейшей помощи в развитии их потенциала в управлении безопасностью полетов с помощью структурированного процесса, основанного на критических элементах (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.5 К основным авиационным заинтересованным сторонам в рамках ГПБП относятся, в частности, ИКАО, государства, RASG, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и отрасль. Одну из ключевых ролей также играют группы планирования и осуществления проектов (PIRG), координирующие свои действия с RASG.

### 3. ВЫВОД

3.1 К осуществлению усилий по постоянному повышению уровня безопасности полетов должны быть привлечены все авиационные заинтересованные стороны. Помимо разработки SARPS ИКАО поддерживает реализацию ГПБП, предоставляя ресурсы, инструменты реализации и помощь по линии различных программ и инициатив, таких как программа "Ни одна страна не остается без внимания". Государства, которые в состоянии оказать помощь другим государствам, также могут это сделать для достижения целей ГПБП.

3.2 Роль ИКАО состоит в координации и мониторинге реализации ГПБП на глобальном и региональном уровнях. Роль ИКАО в рамках ГПБП включает следующее:

- a) содействие сотрудничеству на глобальном уровне в целях повышения безопасности полетов;
- b) координирование мероприятий RASG для обеспечения их согласованности с ГПБП;
- c) обеспечение тесного сотрудничества RASG с PIRG;
- d) поощрение активного участия государств и отрасли в деятельности RASG;
- e) поощрение активного участия региональных механизмов, таких как RSOO, RAIO и COSCAP, в деятельности RASG;

- f) внедрение глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) с целью усилить национальный и региональный потенциал в области контроля за обеспечением безопасности полетов, улучшить проведение расследования авиационных происшествий и внедрения ГосПБП;
- g) поощрение государств с действенными системами контроля за обеспечением безопасности полетов к тому, чтобы они, по возможности, оказывали помощь другим государствам;
- h) предоставление данных и средств в поддержку мониторинга реализации ГПБП;
- i) содействие обмену информацией о безопасности полетов и передовой практикой во всех регионах;
- j) содействие доступу государств к ресурсам и технической помощи;
- k) содействие подготовке кадров и проведению практикумов.

3.3 Несмотря на все вышеупомянутые усилия, большинство регионов и государств в регионе AFI по-прежнему испытывают трудности с включением ГПБП в РПБП и НПБП.

— КОНЕЦ —