



HLCC 2021-WP/242
SAF/154
15/10/21

**КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО COVID-19
(HLCC 2021)**

Монреаль, 12-22 октября 2021 года

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 2 ПОВЕСТКИ ДНЯ
НАПРАВЛЕНИЯ "БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ"
(Подпункты 2.1, 2.2)**

Прилагаемый проект доклада по пункту 2 повестки дня (подпункты 2.1, 2.2) представляется на утверждение в рамках направления "Безопасность полетов" для последующего представления пленарному заседанию.

Пункт 2 повестки дня. Стратегия и политика**2.1 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и осуществление региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов**

2.1 В рамках данного пункта повестки дня была представлена работа по обновлению *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004), а также по реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов.

2.2 В рамках работы направления "Безопасность полетов" был рассмотрен документ HLCC 2021-WP/6-SAF/3, представленный Секретариатом и содержащий предложения по эволюции ГПБП. В рабочем документе были представлены возможные темы для проекта ГПБП на 2023–2025 годы, а также предложения по обновлению целей и показателей ГПБП для согласования на Конференции. Рекомендации Конференции, а также замечания, полученные с помощью вопросника по обновлению ГПБП, будут рассмотрены для включения в окончательный проект ГПБП и его утверждения на 41-й сессии Ассамблеи в 2022 году.

2.3 В рамках работы направления "Безопасность полетов" были рассмотрены рабочие документы, содержащие замечания по проекту ГПБП на 2023–2025 годы: документ HLCC 2021-WP/13-SAF/10, представленный Словенией от имени Европейского союза и его государств-членов¹, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации² и ЕВРОКОНТРОЛЯ; документ HLCC 2021-WP/28-SAF/15, представленный Парагваем совместно с Аргентиной, Боливией (Многонациональным Государством), Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гайаной, Колумбией, Панамой, Перу, Суринамом, Уругваем и Эквадором; документ HLCC 2021-WP/98-SAF/76, представленный Республикой Корея; документ HLCC 2021-WP/117-SAF/90, представленный Китаем; документ HLCC 2021-WP/126-SAF/99, представленный Сингапуром совместно с Австралией, Бангладеш, Индонезией, Китаем, Таиландом, Фиджи, Фондом безопасности полетов и Международной ассоциацией воздушного транспорта; документ HLCC 2021-WP/58-SAF/43, представленный Организацией гражданского аэронавигационного обслуживания (CANSO). В рамках направления "Безопасность полетов" Конференция согласилась с тем, что: существует необходимость дальнейшего развития ГПБП и оказания особого внимания к процедуре обновления ГПБП, обеспечению согласованности с другими глобальными планами и пересмотру целей, задач и показателей ГПБП; очевидно влияние глобальных сбоев в работе авиации, включая пандемию COVID-19, на стратегическое планирование мероприятий по обеспечению безопасности полетов; необходимо дальнейшее совершенствование подхода, основанного на характеристиках, и расширение возможностей по управлению рисками на глобальном, региональном и национальном уровнях. В рамках направления "Безопасность полетов" были поддержаны предложенные темы для проекта ГПБП на 2023-2025 годы и признана необходимость того, чтобы исследовательская группа ГПБП учла в своей работе результаты работы Конференции и данные из опросника при подготовке ПГПБ к утверждению на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

2.4 В рамках направления "Безопасность полетов" было отмечено, что для безопасного восстановления деятельности необходимо, чтобы региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональные группы по обеспечению безопасности полетов

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Молдова, Монако, Норвегия, Республика Северная Македония, Сан-Марино, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

(RASG) включили вопросы борьбы с последствиями COVID-19 в свои повестки дня и программы работы. В рамках направления "Безопасность полетов" Конференция согласилась с тем, что необходим механизм, позволяющий ранжировать проекты по приоритетности в зависимости от потребностей и ситуации в мире и позволяющий с учетом последствий для бюджета ускорять реализацию тех или иных проектов при корректировке приоритетов.

2.5 В результате обсуждения, проведенного в рамках направления "Безопасность полетов", Конференция согласилась со следующей рекомендацией:

Рекомендация 2.1/1. Проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2023–2025 годы (ГПБП, Дос 10004)

Государствам:

- a) согласиться с включением предложенных целей и показателей в проект ГПБП на 2023–2025 годы;
- b) согласиться в принципе со списком предложений, включая поправки, основанные на полученных замечаниях и предложениях, и перенос в инструктивный материал содержания, касающегося поддержки внедрения, при подготовке проекта ГПБП на 2023–2025 годы;

ИКАО:

- c) принять во внимание вклад Конференции и вопросник для последующего утверждения ГПБП на 2023–2025 годы на 41-й сессии Ассамблеи.

2.6 В рамках направления "Безопасность полетов" был рассмотрен представленный Секретариатом документ HLCC 2021-WP/7-SAF/4, в котором содержится краткое описание инструктивного материала, инструментов и видов деятельности, посредством которых ИКАО оказывает государствам помощь в осуществлении национальных планов обеспечения безопасности полетов (НПБП) в соответствии с ГПБП. Обсуждались также полученные от некоторых государств отзывы о ходе осуществления их НПБП, а также о проблемах, с которыми они сталкиваются. В рамках направления "Безопасность полетов" был рассмотрен также документ HLCC 2021-WP/48-SAF/33, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских³ Договаривающихся государств, в котором освещаются проблемы, вызванные пандемией COVID-19, начиная с 2020 года, и предлагается стратегия оптимизации деятельности и инициатив региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG). В рамках направления "Безопасность полетов" Конференция признала проблемы, представленные в документе, но отметила, что предложенные действия выходят за рамки ГПБП и касаются более широкого спектра процессов. В рамках направления "Безопасность полетов" было отмечено, что работа более эффективно будет осуществляться по линии региональных групп по обеспечению

³ 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, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

безопасности полетов, и что она может быть проведена при пересмотре региональных планов обеспечения безопасности полетов.

2.7 В рамках направления "Безопасность полетов" были рассмотрены следующие документы, касающиеся реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов: документ HLCC 2021-WP/89-SAF/67, представленный Бангладеш; HLCC 2021-WP/92-SAF/70, представленный Бразилией и при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора; документ HLCC 2021-WP/121-SAF/94, представленный Сингапуром, Фондом безопасности полетов (FSF) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). В рамках направления "Безопасность полетов" Конференция согласилась с необходимостью продолжения усилий ИКАО по обновлению существующих инструктивных материалов и инструментов, связанных с реализацией региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов, с особым вниманием к взаимосвязке государственных программ обеспечения безопасности полетов и национальных планов обеспечения безопасности полетов; по обновлению показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, сбору, обмену данными и анализу данных по безопасности полетов для разработки и мониторинга региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов; дальнейшей разработке инициатив по повышению безопасности полетов (SEI) для решения организационных проблем и важности снижения эксплуатационных рисков для обеспечения безопасности полетов. В рамках направления «Безопасность полетов» Конференция признала ключевую роль региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в разработке и реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов, а также в работе по разработке Глобального плана действий по предотвращению выездов за пределы ВПП (GAPPRE), который необходим для категорий событий повышенного риска, описанных в ГПБП. В рамках направления «Безопасность полетов» Конференция согласилась с необходимостью того, чтобы исследовательская группа ГПБП приняла во внимание результаты работы Конференции при пересмотре существующих инструктивных материалов и инструментов ИКАО, созданных для поддержки реализации региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГПБП.

2.8 В результате обсуждения, проведенного в рамках направления "Безопасность полетов", была согласована следующая рекомендация:

Рекомендация 2.1/2. Разработка и осуществление национальных планов обеспечения безопасности полетов

Государствам:

- a) разрабатывать и осуществлять свои национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП) в соответствии с резолюцией А40-1 Ассамблеи "Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации";
- b) использовать существующий инструктивный материал ИКАО и имеющиеся инструменты для разработки и осуществления своих НПБП;
- c) представить последнюю версию своего НПБП для размещения на общедоступном веб-сайте ИКАО в разделе Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП);

- d) представить в ИКАО предложения по обновлению инструктивного материала, касающегося национальных планов обеспечения безопасности полетов;

ИКАО:

- e) представить на 41-й сессии Ассамблеи доклад о разработке НППП;
- f) продолжать развивать свои инициативы в сфере интеллектуальной обработки информации о безопасности полетов в целях оказания государствам содействия в осуществлении НППП и предоставления им возможности отслеживать прогресс в достижении их национальных целей и задач в области обеспечения безопасности полетов в соответствии с ГППП и региональными планами обеспечения безопасности полетов (РППП), а также положениями по управлению безопасностью полетов.

Пункт 2 повестки дня. Стратегия и политика

2.2 Эволюция нормативного потенциала в авиации

2.9 В рамках работы направления "Безопасность полетов" Конференция рассмотрела документ HLCC 2021-WP/11-SAF/8, представленный Секретариатом, документ HLCC 2021-WP/38-SAF/25, Перу при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора, документ HLCC 2021-WP/41-SAF/28, представленный Гайаной при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая и Эквадора, документ HLCC 2021-WP/129-SAF/102, представленный Южной Африкой, документ HLCC 2021-WP/91-SAF/69, представленный Бразилией, документы HLCC 2021-WP/47-SAF/32, HLCC 2021-WP/51-SAF/36, HLCC 2021-WP/52-SAF/37 и HLCC 2021-WP/44-SAF/29, представленные Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских Договаривающихся государств⁴, в которых особое внимание уделяется важности укрепления и совершенствования нормативного потенциала при осуществлении надзорной деятельности, обучению авиационного персонала, разработке руководств, инструментов и процедур для оказания помощи государствам в управлении изменениями и управлении цифровизацией в условиях пандемии и быстрого темпа развития технологий. В рамках работы направления "Безопасность полетов" Конференция приняла к сведению имеющийся опыт и сложности, описанные в данных документах. В рамках направления "Безопасность полетов" Конференция согласилась с тем, что государства должны учитывать технологические изменения и инновации в авиации и оперативно разрабатывать нормы регулирования и процессы в целях внедрения технологических достижений и поощрения сотрудничества между государствами-членами и заинтересованными сторонами в области развития навыков и наращивания экспертного потенциала с учетом технологических достижений и инноваций, и признала необходимость более подробного отражения этих аспектов в рекомендации.

2.10 В рамках направления по безопасности полетов также был рассмотрен представленный ИАТА документ HLCC 2021-WP/29-SAF/15, в котором излагаются возможности

⁴ 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, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

улучшения управления безопасностью, предлагаемые методикой подготовки и оценки, основанной на компетенциях (СВТА), и описываются сопутствующие проблемы, связанные с использованием данных обучения пилотов в целях обеспечения безопасности и определения стандартов компетенции для применения в работе авиаинструкторов, инспекторов и выдающих лицензии органов государств-членов. Для целей обеспечения безопасности полетов было решено, что ИКАО следует рассмотреть возможность внедрения данных СВТА в системы управления безопасностью, а также возможность глобального согласования стандартов эффективности персонала на оперативных должностях в рамках программ СВТА и с учетом обеспечения международного признания лицензий и поддержки необходимости развития этой инициативы в рекомендацию.

2.11 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Соединенным Королевством (HLCC-WP/210-SAF/140) и Соединенными Штатами Америки (HLCC-WP/201-SAF/136).

2.12 В результате обсуждения, проведенного в рамках направления "Безопасность полетов", была согласована следующая рекомендация:

Рекомендация 2.2/1. Нарращивание потенциала в области регулирования, разработка новых подходов к обучению и улучшение имеющихся процессов и инструментов для адаптации к изменениям в авиационной отрасли

Государствам:

- a) признать существенное влияние изменений в авиационной отрасли на необходимые компетенции персонала ведомств гражданской авиации (ВГА), отвечающего за регулирование, а также рассмотреть возможность включения в свои национальные планы обеспечения безопасности полетов мер по наращиванию потенциала в области регулирования и обучения и развитию компетенции в области использования цифровых технологий;
- b) своевременно разрабатывать политику и процессы в области регулирования, с тем чтобы идти в ногу с технологическими изменениями и инновациями в отрасли гражданской авиации и обеспечивать регулирующие органы достаточным объемом ресурсов для полноценного использования технологических достижений;
- c) обмениваться по линии ИКАО актуальным опытом наращивания потенциала в области регулирования, обучения и улучшения имеющихся процессов и инструментов с авиационным сообществом в целом (включая опыт в области лицензирования, сертификации, обеспечения контроля за безопасностью полетов, согласования и выдачи разрешений), с тем чтобы содействовать адаптации к изменениям в авиационной отрасли;
- d) содействовать разработке функционально совместимых и основанных на информационных технологиях (ИТ) глобальных систем подтверждения подлинности данных для использования в отношении различных удостоверений, таких как электронные свидетельства;

- e) рассмотреть возможность привлечения региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) к усилиям по наращиванию потенциала государств-членов в части регулирования;
- f) проанализировать потребности в обучении соответствующего персонала в государствах-членах и определить возможности для обучения, относящиеся к конкретным должностям и рабочим обязанностям;
- g) внедрить посредством использования технологий и инноваций платформы виртуального обучения для поддержания надлежащего уровня компетентности персонала и использовать их как дополнительные средства повышения бдительности в организации как во время пандемии COVID-19, так и после ее завершения;
- h) ознакомиться с концепцией проведения штабных оценок и принять ее на вооружение в соответствующих организациях. Особое внимание необходимо уделить тем аспектам лицензирования, которые можно осуществлять с помощью прямых видеотрансляций, например, демонстрации и устного тестирования;
- i) совместно с RSOO пересмотреть и усовершенствовать мероприятия по контролю за обеспечением безопасности полетов для обладателей разрешений и сертификатов, столкнувшихся со значительными переменами из-за последствий пандемии COVID-19.

ИКАО:

- j) продолжить развивать процесс разработки стандартов с учетом изменений в авиационной отрасли;
- k) сформировать вместе с государствами-членами механизм определения заинтересованных сторон, руководящих переменами, привлекать их на ранних этапах разработки положения, централизованно перенося их опыт в базу знаний ИКАО, и делиться решениями по расширению потенциала в области регулирования с другими государствами-членами через ИКАО;
- l) укреплять и поддерживать сотрудничество среди заинтересованных лиц для содействия техническому прогрессу и развитию инноваций, обучения и наставничества в целях усовершенствования компетенций и опыта в государствах-членах;
- m) продолжать совместно с государствами-членами содействовать развитию программ обучения;
- n) рассмотреть совместно с государствами-членами и другими заинтересованными лицами возможность разработки стандарта, определяющего цифровую стратегическую рамочную программу для ВГА и содержащего рекомендации по модернизации и ускорению цифровизации и автоматизации ключевых процессов.

2.13 В рамках направления "Безопасность полетов" был рассмотрен представленный Соединенными Штатами Америки документ HLCC 2021-WP/74-SAF/53, в котором выражается поддержка деятельности Группы экспертов по вопросам летной годности в отношении оценки последствий увеличения максимальной взлетной массы (МТОМ) с 5700 кг до 8618 кг в части VB Приложения 8 "*Летная годность воздушных судов*". В рамках направления было отмечено, что соответствующая группа экспертов ИКАО уже занимается этим вопросом, а также было рекомендовано продолжать работу в этом направлении. В рамках направления также была принята к сведению необходимость обеспечения координации между группами экспертов для определения вытекающих из этой работы последующих поправок к положениям ИКАО. В рамках направления была достигнута договоренность о том, что государства будут оказывать дополнительную поддержку деятельности групп экспертов, относящейся к вопросам массы воздушных судов.

2.14 В рамках направления "Безопасность полетов" был рассмотрен представленный Боливией (Многонациональным Государством) при поддержке Аргентины, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Гайаны, Колумбии, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая и Эквадора документ HLCC 2021-WP/109-SAF/83, описывающий результаты деятельности региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP), направленной на расширение потенциала регулирующих органов в южноамериканском регионе и способствующей повышению качества деятельности по контролю за обеспечению безопасности полетов. Конференция по безопасности полетов отметила положительную динамику в этой области и призвала SRVSOP продолжать работу в данном направлении.

2.15 В рамках направления "Безопасность полетов" был рассмотрен представленный Колумбией при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Гайаны, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора документ HLCC 2021-WP/112-SAF/85, посвященный важности данных как основы для государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). В рамках направления "Безопасность полетов" было отмечено, что разные типы данных преобразуются в информацию, используемую для поддержки обоснованного принятия решений, уменьшения рисков, прогнозирования тенденций и действий, и могут содействовать государствам во внедрении систем надзора на основе оценки рисков. В рамках направления "Безопасность полетов" была принята к сведению текущая деятельность в поддержку дальнейшей разработки государствами своих систем интеллектуальной обработки информации по безопасности полетов и что соответствующие предложения рассматриваются в рамках пункта 3.2 повестки дня.

2.16 Был принят к сведению информационный документ, представленный Доминиканской Республикой (HLCC 2021-WP/137-SAF/104).

2.17 В результате обсуждения, проведенного в рамках направления "Безопасность полетов", была согласована следующая рекомендация:

Рекомендация 2.2/4. Другие вопросы, связанные с надзором за безопасностью

Государствам:

- а) продолжать оказывать поддержку группам экспертов ИКАО в вопросах оценки последствий увеличения максимальной взлетной массы (МТОМ) с 5700 кг до 8618 кг в Приложении 8 "*Летная годность воздушных судов*" для других Приложений и/или инструктивных материалов;

- b) уделять приоритетное внимание кадровым и техническим ресурсам, необходимым для дальнейшей разработки национальных систем интеллектуальной обработки информации по безопасности полетов в рамках государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и совместно с другими государствами, региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и международными организациями;
- c) обмениваться опытом и передовой практикой для поддержки управления рисками для безопасности и обоснованного принятия решений с опорой на государственный план действий, согласованный с региональными представительствами ИКАО.

ИКАО:

- d) разрабатывать инструктивный материал для государств-членов и RSOO в целях выявления и решения проблем, с которыми сталкиваются обладатели официальных разрешений в связи со значительными изменениями в их сфере деятельности;
- e) продолжать совместно с государствами-членами и другими заинтересованными сторонами деятельность по оценке последствий увеличения МТОМ с 5700 кг до 8618 кг в части VB Приложения 8, а также регулярно информировать о промежуточных результатах выполнения программы работы и внесении любых изменений в Приложения и/или инструктивный материал;
- f) содействовать определению соответствующих задач совместно с соответствующими группами экспертов в целях обеспечения выделения ресурсов на деятельность в отношении МТОМ и оценки необходимости пересмотра Приложений и инструктивного материала;
- g) содействовать обеспечению координации между группами экспертов с учетом результатов оценки их нынешних программ работы и определить дополнительные меры, необходимые для отражения поправок к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) и инструктивному материалу в соответствующих Приложениях и документах, связанных с вопросами массы воздушных судов;
- h) содействовать разработке положений об интеллектуальной обработке информации по безопасности полетов в поддержку процессов управления рисками для безопасности полетов и принятия решений на основе имеющихся данных.