



HLCC 2021-WP/243  
SAF/155  
18/10/21

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

**Монреаль, 12–22 октября 2021 года**

**ПРОЕКТ ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 3 ПОВЕСТКИ ДНЯ  
НАПРАВЛЕНИЯ "БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ"  
(Подпункты 3.1, 3.2, 3.3)**

Прилагаемый проект доклада по пункту 3 повестки дня представляется на утверждение в рамках направления "Безопасность полетов" для последующего представления пленарному заседанию.



**Пункт 3 повестки дня. Стандартизация****3.1 Контроль и новые подходы**

3.1 В рамках направления "Безопасность полетов" был рассмотрен представленный Секретариатом документ HLCC 2021-WP/5-SAF/2, в котором признается сложность организации контроля в связи с увеличением количества новых бизнес-моделей, включая краткосрочный обмен воздушными судами, трансграничные операции групп эксплуатантов и взаимозаменяемость летных экипажей. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" приняли к сведению информацию о деятельности ИКАО, связанной с разработкой механизма совместного контроля и поддержали рекомендации, изложенные в этом рабочем документе. Кроме того, было отмечено, что вопрос о расширении механизма совместного контроля для включения в него трансграничных операций, выполняемых другими поставщиками обслуживания, должен быть рассмотрен по завершении работы подгруппы по совместному контролю за трансграничными операциями (СОСВО-SG).

3.2 Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" рассмотрели перечисленные ниже рабочие документы, касающиеся дистанционного контроля за обеспечением безопасности полетов, необходимость которого обусловлена влиянием пандемии COVID-19: HLCC 2021-WP/114-SAF/87, представленный Боливией (Многонациональным Государством) при поддержке Аргентины, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора; HLCC 2021-WP/140-SAF/106, представленный Коста-Рикой; HLCC 2021-WP/96-SAF/74, представленный Японией; HLCC 2021-WP/164-SAF/125, представленный Самоа от имени государств – членов Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO); HLCC 2021-WP/14-SAF/11, представленный Словенией от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>1</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup>, ЕВРОКОНТРОЛЕМ и поддержанный Сингапуром; HLCC 2021-WP/49-SAF/34, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских Договаривающихся государств<sup>3</sup>. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" согласились с тем, что государствам следует рекомендовать принимать меры, касающиеся дистанционного контроля за обеспечением безопасности полетов, и обмениваться соответствующим опытом и информацией об имеющихся проблемах. Они также подчеркнули важность разработки инструктивного материала для осуществления такой деятельности. Кроме того, участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" признали важность стимулирования использования цифровых технологий при осуществлении контроля в целях уменьшения риска здоровью, связанного с COVID-19, и согласились с тем, что использование средств электронной проверки при проведении инспекций на перроне будет зависеть от результатов осуществляемой ИКАО деятельности по разработке соответствующих положений для электронных руководств, документации и проведения инспекций на перроне. Был также рассмотрен документ

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

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

<sup>3</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, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

HLCC 2021-WP/154-SAF/118, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами от имени государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АСАО), касающийся проблем, связанных с надлежащим управлением факторами риска в случае кризисной ситуации, которая выходит за рамки заранее разработанных планов. В этом документе обращено внимание на то, что с тактической точки зрения в условиях пандемии методы, которые использовались для корректировки планов мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств или введения более гибких мер, не были последовательны и универсальны.

3.3 В документе HLCC 2021-WP/35-SAF/22, представленном Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), обращается внимание на необходимость предоставления надежных и эффективных средств, способствующих многостороннему признанию сертификатов и свидетельств. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" приняли к сведению информацию об одобрении деятельности, осуществляемой ИКАО в этой области, и отметили, что в настоящее время рассмотрением этих задач занимаются соответствующие группы экспертов. Они согласились с тем, что ИКАО следует продолжить свою деятельность в этой области.

3.4 В документе HLCC 2021-WP/122-SAF/95, представленном Бразилией, Руандой, Сингапуром, Соединенным Королевством, Всемирной продовольственной программой (ВПП) и Фондом безопасности полетов (FSF); и документе HLCC 2021-WP/103-SAF/81, представленном Руандой, рассматривается вопрос о разработках, связанных с внедрением и использованием беспилотных авиационных систем (БАС), возникающих проблемах нормативного характера, необходимости разработки дополнительных инструктивных материалов и оказании поддержки и возможных выгодах, особенно связанных с доставкой гуманитарных и медицинских грузов в условиях пандемии. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" предостерегли относительно использования радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) Out для малых БАС на малых высотах воздушного пространства ввиду перегруженности частотного спектра. Однако они признали, что для реализации инновационных возможностей применения дронов с одновременным обеспечением безопасности полетов других воздушных судов и безопасности населения необходимо применять подходы к обеспечению безопасности полетов дронов, основанные на оценках риска. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" приняли к сведению потребность в положениях о трансграничном использовании БАС, охватывающих аэромобильность в городских и сложных условиях. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" поддержали просьбу расширить раздел *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750), касающийся БАС.

3.5 Приняты к сведению информационные документы, представленные: Китаем (HLCC 2021-WP/161-SAF/122); Грецией (HLCC 2021-WP/80-SAF/58); Японией (HLCC 2021-WP/167-SAF/127); Республикой Корея (HLCC 2021-WP/224-SAF/148); Соединенными Штатами Америки (HLCC 2021-WP/202-SAF/137 и HLCC 2021-WP/196-SAF/131); Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) (HLCC 2021-WP/31-SAF/18); и ИАТА, Ассоциацией африканских авиакомпаний (АФРАА) и Ассоциацией воздушного транспорта стран Латинской Америки и Карибского бассейна (HLCC 2021-WP/32-SAF/19).

3.6 В результате обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" были утверждены следующие рекомендации:

**Рекомендация 3.1/1. Контроль и новые подходы**

Государствам следует:

- a) признать важность создания механизма совместного контроля;
- b) и международным организациям продолжать оказывать поддержку ИКАО в деятельности по налаживанию совместного контроля;
- c) определить и принять меры, касающиеся соответствующего использования дистанционного контроля для оценки постоянного соблюдения эксплуатационных требований;
- d) и поставщикам обслуживания обмениваться своим опытом в области осуществления контроля в условиях пандемии COVID-19.

ИКАО следует:

- e) совместно с соответствующими заинтересованными сторонами продолжать работу над определением рамок механизма совместного контроля;
- f) рассмотреть возможность распространения сферы охвата механизма совместного контроля на трансграничные операции, выполняемые другими поставщиками обслуживания, включая эксплуатантов аэродромов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, а также на организации по техническому обслуживанию и подготовке кадров;
- g) разработать программу оказания содействия государствам во внедрении механизма совместного контроля;
- h) совместно с отраслью разработать инструктивный материал по проведению дистанционных/гибридных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, учитывая при этом компетенции инспекторов, приемлемость имеющихся приложений, аспекты обеспечения информационной безопасности и ограничения;
- i) рекомендовать государствам и впредь осуществлять подтвердивший свою эффективность дистанционный/гибридный контроль для выполнения своих обязательств;
- j) продолжить текущую работу над созданием инструктивного материала по процедуре принятия сертификатов типа (ТС) и последующим действиям;
- k) доработать инструктивный материал по осуществлению наблюдения, основанного на оценке риска;

- l) продолжить сбор информации о недавно выявленных возникающих проблемах и проанализировать их в целях соответствующей корректировки приоритетов *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) и *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750).

**Рекомендация 3.1/2. Оказание содействия разработке нормативной базы для беспилотных авиационных систем (БАС)**

Государствам рекомендуется:

- a) соблюдать правила, обеспечивающие четкий, повторяемый процесс, способствующий оперативной выдаче одобрений на полеты беспилотных авиационных систем (БАС), включая случаи их использования для целей медицинского или гуманитарного реагирования;
- b) разработать повторяемые процессы для оптимизации оценки и одобрения полетов, не подпадающих под действующие правила;
- c) принять процедуры анализа рисков для безопасности полетов, соответствующие обстановке в районах с ограниченными ресурсами и в отдаленных районах;
- d) внедрить программы подготовки для регулирующих органов в целях улучшения понимания процессов безопасности полетов и мер уменьшения опасных факторов, которые могут быть приняты;
- e) сформировать практику коммуникационного взаимодействия с другими третьими сторонами, которые могут находиться в зоне полетов.

ИКАО следует:

- f) продолжать разработку нормативной базы в области БАС и рассмотреть замечания относительно текста типовых правил ИКАО по БАС;
- g) подготовить рекомендацию относительно Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), применимых к выполнению международных полетов небольшими БАС, включая соответствующую процедуру предоставления освобождения таких полетов от их действия;
- h) оказать поддержку для оценки риска в воздухе и на земле, создаваемого операциями, выполняемыми БАС;
- i) рассмотреть вопрос о проведении дополнительных исследований и преимуществах и недостатках установки маломощного оборудования радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B) Out на небольших БАС, выполняющих полеты в нижнем воздушном пространстве в районах с низкой интенсивностью воздушного движения;
- j) рассмотреть вопрос о внесении в ГАНП дополнительного инструктивного материала по разработке, согласованию и внедрению правил, касающихся БАС.

**Пункт 3 повестки дня. Стандартизация**  
**3.2 Управление рисками**

3.7 В документе HLCC 2021-WP/12-SAF/9, представленном Секретариатом, анализируются основные области, по которым необходимо вынести комплексную рекомендацию в целях повышения эффективности управления рисками для безопасности полетов, что получило широкую поддержку среди участников обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов".

3.8 В рамках направления "Безопасность полетов" были поддержаны предложения, содержащиеся в следующих рабочих документах: HLCC 2021-WP/55-SAF/40, представленном Панамой и поддержанным Аргентиной, Боливией, Бразилией, Венесуэлой, Гайаной, Колумбией, Парагваем, Перу, Суринамом, Уругваем и Эквадором, в котором признается тот факт, что управление изменениями является ключевым компонентом внесения безопасных, эффективных и устойчивых изменений; и HLCC 2021-WP/61-SAF/45, представленном Эквадором и поддержанным Аргентиной, Боливией, Венесуэлой, Гайаной, Колумбией, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом и Уругваем, посвященном совершенствованию инструктивного материала по управлению факторами риска для безопасности полетов и реализации дополнительных инициатив по наращиванию потенциала. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" согласились с тем, что эти предложения следует передать соответствующим группам экспертов. Хотя рабочий документ HLCC 2021-WP/123-SAF/96, представленный Бразилией, Руандой, Сингапуром, Соединенным Королевством и FSF и посвященный важности учета человеческого фактора в условиях повышения уровня автоматизации систем, получил широкую поддержку, было отмечено, что в дальнейшей работе по подготовке инструктивных материалов в этой области необходимо учитывать информацию, полученную по итогам отраслевых исследований.

3.9 В документе HLCC 2021-WP/120-SAF/93, представленном Китаем, рассматривается вопрос об осуществлении ряда мер, способствующих внедрению системы управления безопасностью полетов (СУБП) в аэропортах. Поскольку эти вопросы уже включены в программу работы ИКАО, участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" согласились довести эту информацию до сведения соответствующих групп экспертов для оказания помощи в осуществляемой ими деятельности. В рамках направления "Безопасность полетов" был также согласован вопрос о том, что государствам и международным организациям следует рекомендовать представлять информацию о практических примерах и инструментарии, связанных с государственными программами обеспечения безопасности полетов (ГосПБП) и внедрением СУБП, для обмена этой информацией на веб-сайте ИКАО ([www.icao.int/SMI](http://www.icao.int/SMI)), посвященном внедрению систем управления безопасностью полетов.

3.10 В документе HLCC 2021-WP/111-SAF/84, представленном Чили, рассматриваются концепции, оптимизирующие принятие решений исполнительными органами в авиации. Хотя многие государства выразили поддержку, были высказаны сомнения по поводу необходимости приоритизации внедрения эффективного управления рисками.

3.11 В документе HLCC 2021-WP/46-SAF/31, представленном Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 Договаривающихся государств Африки<sup>4</sup>, содержится предложение о внедрении государствами совместного подхода к управлению рисками для

---

<sup>4</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, Мадагаскар, Малави, Мали, Маврикий, Мавритания, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские острова, Сьерра-Леоне, Сомали, Судан, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

безопасности полетов, позволяющего смягчать последствия сбоев, вызванных пандемией COVID-19. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" поддержали большинство представленных предложений и отметили, что предложения, касающиеся региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), следует рассмотреть в рамках пункта 4 повестки дня во избежание дублирования.

3.12 В документе HLCC 2021-WP/99-SAF/77, представленном Республикой Корея, рассматривается вопрос о совершенствовании системы сбора информации о безопасности полетов и важности определения опережающих показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) и управления ими, а в документе HLCC 2021-WP/124-SAF/97, представленном Сингапуром, Соединенным Королевством и FSF, обсуждается вопрос о выгодах, обусловленных извлечением уроков из всех аспектов эксплуатационной деятельности для расширения специальных знаний и их воплощения в практические действия. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" поддержали необходимость обмена примерами, связанными с практическим применением извлечения уроков из всех аспектов эксплуатационной деятельности, и согласились довести предложения по этому вопросу до сведения соответствующих групп экспертов.

3.13 В документе HLCC 2021-WP/116-SAF/89, представленном Венесуэлой и поддержанном Аргентиной, Боливией, Эквадором, Гайаной, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом и Уругваем, рассматривается вопрос о взаимодействии человека и программного обеспечения при проектировании и эксплуатации систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS). Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" приняли к сведению информацию о том, что в настоящее время ведется разработка инструктивного материала, касающегося технических требований к SDCPS, который поможет государствам в определении системы, призванной оказать поддержку удовлетворению их индивидуальных потребностей. Однако была выражена обеспокоенность в отношении выделения ИКАО ресурсов на подготовку дополнительного инструктивного материала по вопросам качества интерфейса "человек – программное обеспечение", поскольку эти вопросы не являются специфическими для авиации. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" согласились довести эти предложения до сведения соответствующей группы экспертов.

3.14 В документе HLCC 2021-WP/78-SAF/56, представленном Катаром и поддержанном государствами – членами Арабской организации гражданской авиации (АСАО), и документе HLCC 2021-WP/86-SAF/64, представленном Соединенными Штатами Америки и Соединенным Королевством в соавторстве с Францией и Сингапуром, высказывается обеспокоенность относительно рисков, обусловленных несоблюдением правил перевозки опасных грузов. В документе HLCC 2021-WP/86-SAF/64 говорится о том, что потребители все больше полагаются на электронную торговлю для удовлетворения своего спроса на товары в период пандемии и расширение рынка онлайн-торговли, что может привести к увеличению вероятности непреднамеренного несоблюдения правил перевозки субъектами, не осведомленными о рисках для безопасности полетов. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" поддержали предложения, содержащиеся в документе HLCC 2021-WP/86-SAF/64. В документе HLCC 2021-WP/78-SAF/56 обращается внимание на необходимость осуществления государствами контроля за грузоотправителями, экспедиторами и назначенными почтовыми операторами, связанными с перевозкой опасных грузов, и применения эффективных правоприменительных процедур, направленных на предотвращение повторения случаев несоблюдения. Было отмечено, что предложенная рекомендация, касающаяся сертификационных стандартов для огнестойких контейнеров (FRC) и покрытий для локализации пожара (FCC), не входит в сферу компетенции Группы экспертов по летной годности (AIRP). Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" отметили осуществляемую в настоящее время деятельность по уточнению обязанностей государств, связанных с осуществлением контроля в части, касающейся выполнения положений Приложения 18 *"Безопасная перевозка опасных грузов"*



по воздуху", а также приняли к сведению информацию о реализации различных инициатив, таких как проведение учебного курса ИКАО по управлению безопасностью перевозки авиагрузов и разработка комплекта материалов (iPack) по созданию и реализации программы обеспечения безопасности груза в качестве составной части ГосПБП.

3.15 Приняты к сведению информационные документы, представленные: Китаем (HLCC 2021-WP/162-SAF/123); Республикой Корея (HLCC 2021-WP/225-SAF/149); Руандой, Сингапуром и FSF (HLCC 2021-WP/209-SAF/139); Соединенными Штатами Америки (HLCC 2021-WP/197-SAF/132 и HLCC 2021-WP/199-SAF/134); FSF (HLCC 2021-WP/220-SAF/144 и HLCC 2021-WP/221-SAF/145); и FSF и ИАТА (HLCC 2021-WP/83-SAF/61).

3.16 В результате обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" была утверждена следующая рекомендация:

**Рекомендация 3.2/1. Повышение эффективности управления рисками для безопасности полетов**

Государствам рекомендуется:

- a) продолжить разработку и внедрение стратегий управления рисками для преодоления последствий пандемии, осуществляя совместную деятельность с другими государствами, региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), международными организациями и поставщиками обслуживания;
- b) учитывать влияние на другие области при управлении рисками для безопасности полетов и влияние на безопасность полетов при управлении рисками в других областях в целях поддержки комплексного подхода к управлению рисками и снижения общего риска во всей авиационной системе;
- c) уделять повышенное внимание управлению интерфейсами со стороны поставщиков обслуживания в целях выявления факторов опасности и эффективного снижения связанных с ними рисков;
- d) использовать совместные договоренности, достигнутые в период пандемии, в целях своевременного обмена данными о безопасности полетов, информацией о выявленных факторах опасности для безопасности полетов и передовой практикой;
- e) развивать потенциал системы информации о безопасности полетов в сотрудничестве с другими государствами, RSOO и международными организациями, а также делиться своим опытом и извлеченными уроками в поддержку управления рисками в области безопасности полетов и принятия решений на основе данных;
- f) представлять отраслевые практические примеры процессов, информацию о конкретных исследованиях и извлеченных уроках, связанных с комплексным управлением рисками в области безопасности полетов, и обеспечивать сбор информации о безопасности полетов для их публикации на веб-сайте ИКАО, посвященном внедрению систем управления безопасностью полетов (СУБП).

ИКАО рекомендуется:

- g) содействовать реализации корпоративных и кооперативных подходов в целях управления рисками для безопасности полетов в чрезвычайных обстоятельствах;
- h) продолжать развивать SARPS ИКАО и соответствующий инструктивный материал в целях оказания дальнейшей поддержки реализации более активного, предсказуемого и комплексного подхода к управлению рисками и обеспечению жизнеспособности;
- i) рассмотреть вопрос о необходимости расширения существующих положений, принимая во внимание необходимость обеспечения поддержки человеческой деятельности в целях эффективного управления рисками для безопасности полетов;
- j) разработать дополнительные инициативы по поддержке внедрения для оказания помощи государствам в наращивании возможностей, связанных с реализацией всех элементов государственной программы обеспечения безопасности полетов (ГосПБП) и их приоритизации на основе анализа информации, полученной с помощью различных механизмов;
- k) предложить соответствующим региональным и международным организациям представлять отраслевые практические примеры процессов, информацию о конкретных исследованиях и извлеченных уроках, связанных с комплексным управлением рисками в области безопасности полетов, для их публикации на веб-сайте ИКАО, посвященном внедрению систем управления безопасностью полетов (СУБП);
- l) рекомендовать государствам, международным организациям и поставщикам обслуживания разрабатывать на основе анализа целевые мероприятия по оказанию содействия обеспечению безопасности полетов для сообществ, незнакомых с культурой безопасности, чтобы способствовать общему пониманию их потенциального влияния на безопасность полетов;
- m) содействовать пониманию в авиационном сообществе преимуществ извлечения уроков из всех аспектов эксплуатационной деятельности в целях оказания содействия эффективному управлению рисками для безопасности полетов;
- n) рассмотреть возможность расширения инструктивного материала для государств, касающегося подходов к решению вопросов, связанных с человеческим фактором, соразмерно возрастающим уровням автоматизации систем.

**Пункт 3 повестки дня. Стандартизация**  
**3.3 Наземное обслуживание**

3.17 Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" рассмотрели документ HLCC 2021-WP/4-SAF/1, представленный Секретариатом, и признали важность совершенствования процесса регулирования деятельности служб наземного обслуживания в целях повышения уровня безопасности полетов, регулярности, пропускной способности и эффективности аэродромных операций.

3.18 В рамках направления "Безопасность полетов" был рассмотрен документ HLCC 2021-WP/36-SAF/23, представленный Аргентиной при поддержке Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора, в котором рассматривается вопрос о новых видах деятельности по повышению безопасности полетов при наземном обслуживании в целях достижения более гибкого, пропорционального и основанного на оценке рисков регулирования. В нем также говорится о необходимости способствовать гармонизации сбора информации о безопасности полетов, связанной с операциями по наземному обслуживанию. В документе HLCC 2021-WP/72-SAF/51, представленном Саудовской Аравией от имени Договаривающихся государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АКАО), рассматривается необходимость стандартизации предоставления наземного обслуживания во всем мире посредством разработки нормативной базы. В документе HLCC 2021-WP/90-SAF/68, представленном Международным советом аэропортов (МСА), подчеркивается важность поставщиков наземного обслуживания (GHSP) как части долгосрочного экономического и социального устойчивого развития авиационной экосистемы, а также важность применения GHSP и государствами соответствующих процессов управления безопасностью полетов. В документе HLCC 2021-WP/95-SAF/73, представленном Международной федерацией транспортников (МФТ), предлагается целостный подход, дополняющий основные регулирующие реформы, касающиеся наземного обслуживания.

3.19 Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" согласились с необходимостью усиления регулирования наземного обслуживания на глобальной основе и отметили, что государства и отрасль высказали различные мнения и предложения о том, как достичь этой цели, включая сбалансированный подход и необходимость гибкости. Участники обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" также отметили, что в ИКАО проводится работа по комплексному рассмотрению вопросов наземного обслуживания, и согласились с тем, чтобы предложения были направлены соответствующим группам экспертов для использования в их текущей работе.

3.20 Был принят к сведению информационный документ HLCC 2021-WP/88-SAF/66, представленный Оманом.

3.21 В результате проведенного обсуждения в рамках направления "Безопасность полетов" была утверждена следующая рекомендация:

**Рекомендация 3.3/1. Совершенствование регулирования наземного обслуживания**

Государствам следует:

- a) признать значимость поставщиков наземного обслуживания (GHSP) в качестве ключевых участников авиационной экосистемы, включая важность обеспечения их долгосрочного социального и экономического устойчивого развития, с тем чтобы в будущем обеспечить безопасность полетов, эффективность и устойчивое развитие системы воздушного транспорта на национальном и глобальном уровнях;
- b) проанализировать качество наземного обслуживания на аэродромах, находящихся под их юрисдикцией, и усилить контроль регламентирующих органов за наземным обслуживанием с учетом имеющегося инструктивного материала;
- c) стимулировать представление донесений о происшествиях и видах опасности, связанных с наземным обслуживанием, включая защиту данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих источников;

ИКАО следует:

- d) продолжать сотрудничать с государствами и отраслью для выработки гибкого подхода при рассмотрении вопроса о разработке SARPS и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) в части, касающейся наземного обслуживания, с учетом мнений и последствий для различных заинтересованных сторон;
- e) способствовать гармонизации сбора информации о безопасности полетов, связанной с операциями наземного обслуживания, и обмена ею в целях отслеживания результатов реализуемых инициатив в области безопасности полетов и содействия принятию решений относительно будущих инициатив в области безопасности полетов;
- f) рассмотреть возможность выдвижения дополнительных инициатив, необходимых для улучшения регулирования наземного обслуживания на глобальном уровне.