



HLCC 2021-WP/245  
SAF/157  
19/10/21

## **КОНФЕРЕНЦИЯ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО COVID-19 (HLCC 21)**

**Монреаль, 12–22 октября 2021 года**

### **ПРОЕКТ ДОКЛАДА НАПРАВЛЕНИЯ "БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ" ПО ПУНКТУ 5 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый проект доклада по пункту 5 повестки дня представляется на утверждение в рамках направления "Безопасность полетов" для последующего представления пленарному заседанию.



**Пункт 5 повестки дня. Прочие вопросы для рассмотрения в рамках направления "Безопасность полетов"**

***Расследование авиационных происшествий и инцидентов***

5.1 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/93-SAF/71, представленный Доминиканской Республикой, Индией, Испанией, Канадой, Камеруном, Колумбией, Коста-Рикой, Малайзией, Нидерландами, Нигерией, Саудовской Аравией, Соединенным Королевством, Украиной, Францией, Экваториальной Гвинеей и Японией при поддержке Замбии, Европейского Союза<sup>1</sup> и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup>, посвященный вопросу о целесообразности порядка проведения расследования, описанного в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", в случае возможных ситуаций действительного или предполагаемого конфликта интересов, когда действия государства места события стали причиной падения гражданского воздушного судна. Документ также содержит предложение повысить уровень участия в расследованиях тех государств, граждане которых пострадали или погибли. Приняв к сведению беспокойство, выраженное в отношении суверенности и независимости расследования, направление "Безопасность полетов" признало полезность пересмотра Приложения 13 в целях улучшения проработки сценариев конфликта интересов в рамках расследований. Направление "Безопасность полетов" подчеркнуло, что при пересмотре следует уделить внимание широкому ряду возможных сценариев конфликта интересов, а также учесть политические и правовые аспекты. Отметив, что включение этой задачи в программу работы Организации уже рассматривается, направление "Безопасность полетов" призвало к ее своевременной передаче соответствующей группе экспертов.

5.2 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/65-SAF/46, представленный Колумбией при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая и Эквадора, в котором освещены проблемы криминализации авиационных происшествий и инцидентов. Направление "Безопасность полетов" подтвердило, что для повышения доверия к процедуре расследования авиационных происшествий и инцидентов государствам необходимо проводить различие между положениями о расследовании авиационных происшествий и инцидентов и положениями о возложении вины и юридической ответственности. Направление "Безопасность полетов" отметило необходимость защиты суверенитета государств и независимости процесса расследования авиационных происшествий и инцидентов, в случае если возникает вопрос соблюдения требований региональной правовой системы. В отношении этого вопроса направление "Безопасность полетов" признало важность проведения соответствующей группой экспертов всеобъемлющей оценки юридической практики в целях подготовки инструктивного материала по предотвращению криминализации расследований авиационных происшествий и инцидентов.

5.3 По итогам проведенного обсуждения направление "Безопасность полетов" согласилось со следующей рекомендацией:

---

<sup>1</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, 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, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

**Рекомендация 5/1. Криминализация расследований авиационных происшествий и инцидентов**

Государствам:

- a) реализовывать положения Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и принять передовую практику, связанную с расследованием авиационных происшествий и инцидентов, в рамках своих законодательных систем, проводя различие между положениями о расследовании авиационных происшествий и инцидентов и положениями по вопросам ответственности;

ИКАО:

- b) рассмотреть вопрос о проведении всеобъемлющей оценки юридической практики в целях разработки инструктивного материала по предотвращению криминализации расследований авиационных происшествий и инцидентов и налаживания взаимоотношений между участниками авиационной деятельности, региональными организациями по расследованию авиационных происшествий, страховыми компаниями и судебной системой.

***Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП)***

5.4 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/27-SAF/14, представленный Парагваем при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Панамы, Перу, Суринама, Уругвая и Эквадора, в котором описан опыт использования дистанционных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во время пандемии и предлагается рассмотреть возможность включения дистанционных мероприятий в методы работы механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП). Направление "Безопасность полетов" было уведомлено о том, что мероприятия по линии МНМ УППКБП проводились в период пандемии COVID-19 в дистанционном и виртуальном режиме, и признало, что такая деятельность способствовала повышению уровня гибкости при выполнении этой программой своих функций, в дополнение к мероприятиям на местах. Учитывая сложность проведения мероприятий по линии МНМ УППКБП в дистанционном и виртуальном режиме, было настоятельно рекомендовано сотрудничество между государствами.

5.5 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021 WP/101-SAF/79, представленный Республикой Корея, в котором предлагается предоставить поддержку государствам-членам в управлении их информацией о проверках, а также в разработке процедур управления информацией, которая собирается и генерируется онлайн-платформой, и защиты этой информации. Направлению "Безопасность полетов" была представлена информация о том, что рекомендации Группы экспертов, проводящей структурный анализ МНМ УППКБП (GEUSR), и Специальной консультативной группы по УППКБП (USOAP-AG) соответствуют этим предложениям и что разработка системы управления данными включена в продолжающийся процесс консультаций, посвященных, **помимо прочего**, процедурам управления соответствующей информацией, ее использования и защиты.

5.6 Рабочий документ HLCC 2021 WP/37-SAF/24 (пересмотренный вариант № 1), представленный Перу при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора, и рабочий документ HLCC 2021 WP/100-SAF/78 (пересмотренный вариант № 1), представленный Республикой Корея, посвящены вопросам эффективной реализации и эволюции УППКБП, в частности интеграции традиционных мероприятий по линии МНМ УППКБП с мероприятиями по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) (SSPIA). Направление "Безопасность полетов" признало преимущество интеграции этих мероприятий в долгосрочной перспективе при сохранении различий в методике их проведения. Направление "Безопасность полетов" приняло к сведению, что эти предложения согласуются с соответствующими рекомендациями и указаниями GEUSR и USOAP-AG по развитию SSPIA, и согласилось с тем, что их следует передать консультативной платформе, как рекомендовала USOAP-AG, с тем, чтобы они учитывались в постоянном развитии УППКБП.

5.7 По итогам проведенного обсуждения направление "Безопасность полетов" согласилось со следующей рекомендацией:

**Рекомендация 5/2. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)**

Государствам:

- a) сотрудничать с ИКАО и, насколько это практически возможно, принимать мероприятия по линии Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП), в том числе проводимые в дистанционном или виртуальном режиме, в целях обеспечения бесперебойной работы программы;

ИКАО:

- b) продолжать развитие МНМ УППКБП в соответствии с рекомендациями и указаниями Группы экспертов, проводящей структурный анализ МНМ УППКБП (GEUSR) и Специальной консультативной группы по УППКБП (USOAP-AG), а также инновациями, возникшими в результате борьбы с пандемией;
- c) выполнять рекомендации GEUSR и USOAP-AG, включая разработку системы управления данными для МНМ УППКБП, содержащей, помимо прочего, процедуры управления соответствующей информацией, ее использования и защиты;
- d) интегрировать мероприятия по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) (SSPIA) с традиционными мероприятиями по линии МНМ УППКБП, используя консультативную платформу, предлагаемую USOAP-AG.

***ГАНП и другие вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов и аэронавигацией***

5.8 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/66-SAF/47, представленный Боливией при поддержке Аргентины, Венесуэлы, Гайаны, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама и Эквадора, в котором предлагается ограничить показатели Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) измерением потенциала и эффективности, оставив показатели, связанные с безопасностью полетов, в системе Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). Внимание направления "Безопасность полетов" было вновь обращено на то, что в шестом издании ГАНП, одобренном на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО, определены желательные показатели эффективности по 11 основным направлениям деятельности (КРА), при этом механизмы блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и ключевых компонентов (ВВВ) способствуют повышению эффективности во всех направлениях деятельности, включая безопасность полетов. Кроме того, направление "Безопасность полетов" также отметило, что по поручению Тринадцатой аэронавигационной конференции (AN-Conf/13) ИКАО ведет разработку КРА по безопасности полетов в рамках ГАНП в целях обеспечения связи между ГАНП и ГПБП, а также предотвращения повторения и дублирования показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Направление "Безопасность полетов" признало необходимость наличия в ГАНП показателей, относящихся как к безопасности полетов, так и к потенциалу и эффективности, подчеркнув при этом необходимость предотвращения дублирования и повторения положений ГПБП.

5.9 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/76-SAF/55, представленный Колумбией при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора, в котором подчеркивается значительный вклад национальных аэронавигационных планов в обеспечение безопасности полетов. Кроме того, в этом документе подчеркивается важность сбора и анализа данных и информации и обмена ими для содействия управлению эффективностью деятельности, и не только для обеспечения безопасности полетов, но и в целом по 11 КРА, предусмотренным в ГАНП. Направление "Безопасность полетов" согласилось рассмотреть возможность разработки положений в целях гармонизации управления эффективностью деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях в таких областях, как управление данными, качество, архитектура и конфиденциальность данных. В связи с этим направление "Безопасность полетов" согласилось представить эти предложения вниманию соответствующих групп экспертов и отметило, что положения об управлении данными и информацией о безопасности полетов уже разрабатываются.

5.10 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/59-SAF/44, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), в котором описано экономическое воздействие пандемии COVID-19 на авиационную отрасль и то, каким образом оно заставило переоценить стратегические приоритеты. Направление "Безопасность полетов" отметило воздействие сокращения объемов перевозок на капитальные затраты поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), что может поставить под угрозу реализацию концепции ГАНП. В целях обеспечения непрерывного поступательного развития аэронавигационной системы направление "Безопасность полетов" согласилось с разработкой нового подхода, ориентированного на приоритизацию в региональном и глобальном масштабе для реализации концепции и желательных показателей эффективности деятельности, содержащихся в ГАНП.

5.11 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/147-SAF/113, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ) от имени государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АКАО), в котором отмечается увеличение числа докладов об инцидентах, связанных со случаями нарушения коммуникации между членами летного экипажа, по мере возобновления деятельности после пандемии и содержится призыв усовершенствовать подготовку членов летных экипажей в области работы экипажа в кабине / человеческого фактора (CRM/HF). Направление "Безопасность полетов" согласилось с тем, что комплексный подход к подготовке членов летных экипажей требует усовершенствованной подготовки в области работы экипажа в кабине, включая перекрестные направления коммуникации между различными сферами деятельности. Приняв к сведению существующие положения, касающиеся работы экипажа в кабине, и выполняемую Организацией работу по совершенствованию подготовки персонала в области человеческого фактора, направление "Безопасность полетов" согласилось с тем, что предложения по этому вопросу следует представить вниманию соответствующей группы экспертов.

5.12 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/152-SAF/116, представленный ОАЭ при поддержке государств – членов АКАО, в котором анализируется ход выполнения действий, упомянутых в резолюции А40-27 Ассамблеи *"Инновации в сфере авиации"*, и подчеркивается необходимость ускорения темпов реализации инновационных инициатив в интересах ИКАО, ВГА и отрасли. Направление "Безопасность полетов" признало, что одним из лучших способов обеспечить быстрое и уверенное восстановление после кризиса является внедрение инноваций, развитие бизнеса и повышение устойчивости к внешнему воздействию. Отметив, что выполняемая ИКАО работа соответствует этим предложениям, направление "Безопасность полетов" согласилось передать их соответствующим группам в Организации.

5.13 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/97-SAF/75, представленный Японией, в котором подчеркивается важность эффективного внедрения функций слежения за воздушными судами и определения местоположения самолета, терпящего бедствие, в соответствии с положениями части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*. Направление "Безопасность полетов", отметив осуществляемые Организацией усилия в поддержку выполнения упомянутых положений ИКАО, призвало государства внести свои контактные данные в справочник ИКАО по контролю за полетами. Кроме того, направление "Безопасность полетов" также признало необходимость в дополнительной подготовке персонала соответствующих организаций, участвующих в реагировании на инциденты, и призвало государства к проведению учений, в рамках которых предполагается работа персонала поиска и спасания (SAR) с элементами глобальной авиационной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов (GADSS).

5.14 Направление "Безопасность полетов" рассмотрело рабочий документ HLCC 2021-WP/30-SAF/17, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций авиакосмической промышленности (ИККАИА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и RTCA, в котором сообщается о возможных помехах в связи с неизбежным развертыванием сетей 5G, диапазоны частот которых близки к диапазону частот, используемому радиовысотометрами (4,2–4,4 ГГц), которые представляют собой обязательные, критически важные для безопасности полетов авиационные системы, применяемые для определения высоты нахождения воздушного судна над поверхностью земли. Направление

"Безопасность полетов", отметив незначительную ошибку, касающуюся развертывания сетей 5G в Соединенном Королевстве, напомнило о мерах, уже принятых ИКАО посредством письма государствам 2021/22 и резолюции 38-6 Ассамблеи.

5.15 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Канадой и Международной ассоциацией институтов навигации (ИАИН) (HLCC 2021-WP/150-SAF/114), Австралией, Германией, Иорданией, Испанией, Канадой, Марокко, Нидерландами, Новой Зеландией, Республикой Корея, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Украиной, Францией, Швейцарией, КАНСО, ИАТА, ИФАЛПА и ИФАТКА (HLCC 2021-WP/219-SAF/143), Китаем (HLCC 2021-WP/119-SAF/92 и HLCC 2021-159-SAF/120), Колумбией (HLCC 2021-WP/141-SAF/107), Индонезией (HLCC 2021-WP/81-SAF/59, пересмотренный вариант № 1), Объединенными Арабскими Эмиратами (HLCC 2021-WP/145-SAF/111), Соединенными Штатами Америки (HLCC 2021-WP/200-SAF/135, а также HLCC 2021-WP/226-SAF/150), Международным советом аэропортов (МСА) (HLCC 2021-WP/229-SAF/151) и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) (HLCC 2021-WP/170-SAF/130).

5.16 По итогам проведенного обсуждения направление "Безопасность полетов" согласилось со следующими рекомендациями:

**Рекомендация 5/3. Воздействие пандемии COVID-19 на Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)**

ИКАО:

- a) содействовать проведению дискуссий на региональной основе, с тем чтобы достичь консенсуса относительно приоритетности задач, а также в отношении отрасли, испытывающей финансовые затруднения;
- b) изыскать критические пути и другие возможности ускорения технологического развития.

**Рекомендация 5/4. Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)**

Государствам:

- a) предоставлять ИКАО информацию о наблюдении и оперативные контактные данные их органов обслуживания воздушного движения (ОВД), необходимые для внедрения глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS);
- b) проводить подготовку персонала по установке GADSS и включать GADSS в учения по поиску и спасанию (SAR).

**Рекомендация 5/5.                   Снижение риска, связанного с внедрением 5G, для критически важных для безопасности полетов функций радиовысотомера**

Государствам:

- a) уделять первостепенное внимание вопросам общественной безопасности и безопасности полетов при принятии решений о способах внедрения услуг широкополосной сотовой связи/5G;
- b) консультироваться с регулирующими органами в области безопасности полетов, экспертами в предметных областях и пользователями воздушного пространства, чтобы обеспечить в полном объеме необходимое рассмотрение проблемы и регулирующие меры для того, чтобы действующие авиационные системы и службы не подвергались воздействию вредных помех;

ИКАО:

- c) продолжать скоординированные усилия авиации, особенно в Международном союзе электросвязи (МСЭ), по защите радиочастотного спектра, используемого аэронавигационными системами обеспечения безопасности полетов.

— КОНЕЦ —