



ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

ДОКЛАД КОМИТЕТА В КОНФЕРЕНЦИИ ПО ПУНКТУ 7 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый доклад утвержден Комитетом В для представления пленарному заседанию.

Г-н Симон Аллотей
Председатель Комитета

Примечание. После изъятия данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.¹

¹ (16 страниц)

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов**7.1. Содействие принятию решений, основанных на полученных данных, для подготовки информации о безопасности полетов в целях управления рисками в области безопасности полетов*****Содействие принятию решений, основанных на полученных данных***

7.1 Комитет рассмотрел представленный Секретариатом документ AN-Conf/13-WP/23, содержащий информацию об аналитических средствах, разработанных или предложенных ИКАО для оказания содействия процессу принятия решений, основанных на данных, и помощи заинтересованным сторонам в выявлении факторов риска для безопасности полетов и управления этими факторами в целях подготовки и распространения информации о безопасности полетов и реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и систем управления безопасностью полетов (СУБП). Комитет признал, что эти средства, включая данные, инструментарий, методики и подготовку персонала, содействуют принятию решений, основанных на полученных данных, и оказывают помощь заинтересованным сторонам в выявлении факторов риска для безопасности полетов и управления этими факторами. Этот инструментарий и методики также вносят свой вклад в подготовку информации о безопасности полетов, оказывают поддержку реализации упреждающих мер управления факторами риска на основе целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и позволяют ИКАО отслеживать достижение целевых показателей, предусмотренных Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП).

7.2 Комитет обсудил представленный Соединенными Штатами Америки документ AN-Conf/13-WP/125, посвященный оказанию содействия международному обмену данными о безопасности полетов в целях эффективного управления рисками. Комитет отметил, что у многих держателей сертификатов типа конструкции имеются надежные процессы управления рисками, используемые ими в своих системах поддержания летной годности. Однако вполне вероятно, что большая часть парка воздушных судов определенного типа эксплуатируется за пределами государств разработчика (SoD), что может привести к непредоставлению значительного объема эксплуатационных данных держателю сертификата типа конструкции и изготовителю воздушных судов. Без таких критически важных данных о безопасности полетов держатель сертификата типа конструкции не сможет получить полную картину проблем в области безопасности полетов, которые могут повлиять на изделие. Комитет признал необходимость дальнейшей разработки инструктивного материала по обмену данными о безопасности полетов между пользователями авиационной системы. Это конкретно касается обмена данными о безопасности полетов с организациями, ответственными за конструкцию типа и изготовление воздушных судов, в целях оказания содействия эффективному управлению риском.

7.3 Комитет рассмотрел представленный Соединенными Штатами Америки документ AN-Conf/13-WP/126, в котором рассматривается вопрос об отсутствии руководящих принципов, помогающих государствам регистрации (SoR) в процессе валидации утверждения конструкции, что способствовало бы повышению степени доверия к системам обеспечения безопасности полетов SoD и продемонстрированным техническим возможностям и компетентности. Комитет обратил внимание на важность и значительные выгоды, обеспечиваемые выработкой стандартизированной, основанной на оценке риска политике принятия решений и передовой практике валидации иностранных изделий. Комитет принял к сведению представленную информацию и согласился с предлагаемыми рекомендациями. Более того, Комитет согласился с тем, что разработка, при необходимости, положений ИКАО будет стимулировать государства-члены к принятию стандартизированного подхода к импорту изделий, сертифицированных другим

государством. Это пойдет на пользу авиационной отрасли в связи с применением согласованных на глобальном уровне стандартов обеспечения безопасности полетов к проектированию изделий, сокращением расходов и предоставлением сертифицирующим полномочным органам возможности обмениваться передовой практикой при рассмотрении SoR вопроса об импортных требованиях.

7.4 Комитет также рассмотрел представленный Соединенными Штатами Америки документ AN-Conf/13-WP/129, в котором рассматривается вопрос о международном сотрудничестве в области комплексных моделей оценки состояния безопасности полетов и сотрудничестве между Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и ЕВРОКОНТРОЛем в области разработки совместной веб-платформы, обеспечивающей возможность использования комплексной модели риска для авиации в целях оценки показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Комитет отметил, что согласованные модели "Комплексная модель оценки состояния безопасности полетов (ISAM)" для ФАУ и "Комплексная картина риска (IRiS)" для ЕВРОКОНТРОЛЯ признают важное значение глобальных концепций, а также внедрения системы оценки факторов риска на региональном и местном уровнях и экономической разработки надежного инструментария для проведения анализа состояния безопасности полетов.

7.5 Комитет рассмотрел представленный Доминиканской Республикой документ AN-Conf/13-WP/148, посвященный методике сбора и анализа данных о безопасности полетов, а именно о первых шагах, которые необходимо предпринять в области сбора и анализа данных о безопасности полетов для принятия решений и оценки рисков в области безопасности полетов в контексте использования все более сложных и автоматизированных программ и приложений в целях оказания содействия осуществлению государственных программ по обеспечению безопасности полетов (ГосПБП). Комитет признал необходимость повышения степени осведомленности государств относительно внесения изменений в корпоративную культуру и наличия в государствах инструктивных материалов и в тоже время простых единообразных процессов, позволяющих активизировать процесс обмена данными о безопасности полетов в поддержку реализации ГосПБП и СУБП.

7.6 Комитет рассмотрел представленный Индонезией, Китаем, Сингапуром, Таиландом, Филиппинами, Японией, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Фондом безопасности полетов (FSF) документ AN-Conf/13-WP/231 Revision No. 1, содержащий краткую информацию о достигнутом прогрессе в реализации инициативы, осуществляемой в Азиатско-Тихоокеанском регионе по созданию совместного регионального механизма обмена данными в поддержку управления риском для безопасности полетов, также известного как демонстрационный проект AP SHARE. В рамках этого проекта были сгруппированы и проанализированы эксплуатационные данные из различных источников в целях повышения степени осведомленности и уровня безопасности полетов и продемонстрирована ценность проведения управляемого данными анализа для рассмотрения конкретных проблем в области безопасности полетов. Комитет отметил практические аспекты проекта AP-SHARE в области управления, распределения расходов и анализа безопасности полетов и призвал региональные группы поделиться своим опытом в области использования региональных механизмов обмена данными в поддержку региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG).

Другие инициативы в области подготовки информации о безопасности полетов

7.7 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/141 Revision No. 1, представленный Китаем, и отметил положительные результаты применения в Китае систем управления рисками для авиаперевозчиков. Эти системы применяются как в целях напоминания и оказания помощи эксплуатационному персоналу, работающему на передовой линии, так и в целях оказания поддержки в области данных и создания основы для принятия решений по другим направлениям работы. Комитет согласился с мнением о том, что информацию об опыте Китая в построении системы управления эксплуатационными рисками следует довести до сведения других регионов, и принял во внимание рекомендацию относительно включения этой рабочей концепции в Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" с целью ее передачи соответствующей технической группе экспертов.

7.8 Комитет рассмотрел представленный Международным советом аэропортов (МСА) документ AN-Conf/13-WP/185, в котором содержится обзорная информация относительно комплекса мер и инициатив МСА, связанных с обеспечением безопасности операций на аэродромах, включая безопасность операций на ВПП, данные по безопасности полетов, внедрение СУБП и сертификацию аэродромов, некоторые из которых осуществляются в сотрудничестве с ИКАО. В этом документе, в котором высказывается поддержка деятельности и стратегических целей ИКАО в этой области, также рассматриваются возникающие проблемы, связанные с обеспечением безопасности операций на аэродромах, в частности использование лазеров и дронов в непосредственной близости от аэродромов. Комитет принял к сведению и поддержал информацию, содержащуюся в этом документе, и признал ценность вклада осуществляемой деятельности в области обеспечения безопасности операций на аэродромах.

7.9 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/280, представленный Никарагуа от имени Белиза, Гватемалы, Гондураса, Коста-Рики и Сальвадора, в котором содержится информация о прогрессе, достигнутом Центральноеамериканским агентством по безопасности полетов (ACSA) в области реализации Центральноеамериканской программы анализа происшествий в области безопасности полетов (PASOC). Комитет отметил ценность PASOC в области оказания помощи центральноеамериканским государствам в реализации ГосПБП посредством рассмотрения требования о создании систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS) при формировании объединений с целью повышения количества и качества собранных данных, при приобретении средств для оказания поддержки проведению анализа данных о безопасности полетов и управлению риском для безопасности полетов и при осуществлении деятельности по задействованию механизма защиты данных и их соответствующих источников. Комитет признал, что региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) могут играть полезную роль в оказании государствам помощи в удовлетворении потребностей в наращивании потенциала в части, касающейся сбора и анализа данных о безопасности полетов для обеспечения эффективной реализации ГосПБП.

7.10 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Бразилией (AN-Conf/13-WP/130 и AN-Conf/13-WP/131).

7.11 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующими рекомендациями:

Рекомендация 7.1/1. Принятие решений, основанных на данных

Государствам:

- a) внедрить в свою деятельность в области безопасности полетов и аэронавигации процессы принятия решений, основанных на данных, с учетом разработанных ИКАО показателей, касающихся безопасности полетов и аэронавигации, а также наращивать потенциал для анализа данных;
- b) рассмотреть возможность использования средств ИКАО для анализа аэронавигационной информации, особенно на этапе первоначальной разработки своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), а также принять участие в реализации проекта создания системы мониторинга информации о мерах по обеспечению безопасности полетов (SIMS) в целях более эффективного использования хранимых данных;
- c) обмениваться информацией о безопасности полетов и аэронавигационной информацией с другими государствами-членами при помощи таких инструментов анализа данных, как SIMS, в целях управления рисками в области безопасности полетов;
- d) продолжить совместную разработку моделей оценки риска для безопасности полетов, которые позволяют осуществлять количественную оценку базовых факторов риска, оценку и прогнозирование риска для безопасности полетов в целях содействия принятию решений на основе учета рисков, моделирование авиационных происшествий и инцидентов, проводить анализ сдерживающих факторов, анализы конфиденциальности и вопросов "что, если?" для учета основных соображений безопасности полетов в рамках комплексных моделей оценки риска для безопасности полетов;
- e) совместно с заинтересованными отраслевыми организациями оказывать поддержку региональным службам и платформам в целях расширения масштабов обмена данными и согласования приоритетов в области безопасности полетов;

ИКАО:

- f) продолжить разработку iSTARS и SIMS и других аналитических средств и содействовать их внедрению, а также регулярно проводить совещания Группы пользователей iSTARS в целях дальнейшей адаптации к изменяющимся условиям обеспечения безопасности полетов;
- g) поощрять деятельность, способствующую глобальному представлению данных о событиях и уязвимостях в области безопасности полетов в целях получения необходимых данных о безопасности полетов;
- h) анализировать и разрабатывать инструктивные материалы в целях дальнейшего совершенствования обмена данными о безопасности полетов между

эксплуатантами и организациями, ответственными за конструкцию типа и изготовление воздушных судов;

- i) повышать степень осведомленности государств относительно важности инициирования реализации ГосПБП и СУБП, используя для этого простые процессы, позволяющие оптимизировать ресурсы, продемонстрировать выгоды и набрать темпы, необходимые для внесения надлежащих изменений в корпоративную культуру;
- j) принять меры по ускорению создания в государствах единообразных процессов, способствующих обмену данными о безопасности полетов;
- k) рекомендовать государствам использовать веб-сайт ИКАО, посвященный внедрению систем управления безопасностью полетов, в качестве платформы для обмена информацией в целях оказания содействия обмену опытом в области регионального обмена данными между региональными группами;
- l) поддерживать региональные механизмы и платформы, позволяющие государствам и заинтересованным сторонам отрасли обмениваться приоритетами в области безопасности полетов и согласовывать их в поддержку деятельности RASG.

Рекомендация 7.1/2. Стандартизированная политика принятия решений на основе оценки рисков и передовой практики валидации иностранной продукции

Государствам:

- a) оказывать поддержку работе ИКАО через соответствующую группу экспертов для определения необходимости разработки новых материалов в целях оказания содействия дальнейшему снижению объема дублирующей деятельности по сертификации путем проведения оценки целесообразности разработки общих стандартов и подготовки рекомендуемой передовой практики для признания возможностей систем сертификации SoD (включая утверждение конструкций/признание организаций разработчиков);
- b) поддержать разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, инструктивного материала и руководств, которые государства-члены используют для выдачи сертификатов на изделия, и дополнить их инструктивным материалом, касающимся передовой практики в области проведения деятельности по валидации;

ИКАО:

- c) продолжать деятельность по стимулированию сокращения дублирования государствами-членами работ по сертификации, когда подобное дублирование не приводит к соизмеримому повышению уровня безопасности полетов;

- d) рассмотреть и разработать материалы для включения в *Руководство по летной годности* (Doc 9760), *Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859), Приложение 8 "*Летная годность воздушных судов*" и/или Приложение 19 "*Управление безопасностью полетов*", с тем чтобы государства регистрации (SoR) определили соответствующую степень участия в реализации принципов валидации/признания утверждений государств разработчика (SoD).

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.2. Эксплуатационные риски в области безопасности полетов на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также роль RSOO и RASG в достижении целей ГПБП

7.12 Комитет рассмотрел представленный Соединенными Штатами Америки документ AN-Conf/13-WP/127, посвященный важности поддержания используемой региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG) рамочной основы в сфере обеспечения безопасности полетов в целях оказания поддержки ГПБП. Комитет обратил внимание на необходимость проявлять осторожность при рассмотрении вопроса о реструктуризации RASG и региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и важность проведения консультаций с государствами, с тем чтобы RASG, основываясь на достигнутом ими успехе, по-прежнему особое внимание уделяли повышению уровня безопасности полетов в своих соответствующих регионах.

7.13 Комитет рассмотрел представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)² документ AN-Conf/13-WP/158, посвященный важности усиления и признания RSOO. Комитет признал, что на региональном и глобальном уровнях RSOO играют ключевую роль в деле оказания поддержки государствам в решения стоящих перед ними проблем, обусловленных выполнением возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасности полетов при условии адекватной укомплектованности персоналом и наличия ресурсов. Комитет согласился с мнением о том, что государства и RSOO должны активно продолжать свою деятельность по укреплению RSOO и их признанию в рамках системы обеспечения безопасности полетов ИКАО.

7.14 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/63 Revision No. 2, представленный Соединенными Штатами Америки от имени Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Фонда безопасности полетов (FSF), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международного совета ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА), Международного совета деловой авиации (МСДА), Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной федерации

² От имени Полномочных авиационных органов Африки и Мадагаскара (ААМАС), Агентства по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA), Агентства по надзору за авиационной безопасностью и безопасностью полетов гражданской авиации (ACSAC), Агентства по надзору за безопасностью воздушного движения в Центральной Африке (ASSA-AC), Организации по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджувского договора (БАГАСОО), Агентства по безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации стран Восточной Африки (CASSOA), Системы надзора за безопасностью полетов и авиационной безопасностью гражданской авиации (CASSOS), Восточно-Карибского ведомства гражданской авиации (ЕССАА), Европейского Союза (ЕС), Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Временной организации по безопасности полетов Сообщества по вопросам развития стран юга Африки (iSASO), Тихоокеанского офиса по безопасности полетов (PASO), Региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP).

ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерации ассоциаций диспетчеров воздушного движения (IFATCA), в котором высказывается обеспокоенность относительно происшествий, связанных с безопасностью операций на ВПП, прежде всего относительно выездов за пределы ВПП и несанкционированных выездов на ВПП, которые по-прежнему относятся к наивысшей категории риска в области обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. Начиная с 2011 года ИКАО и партнеры по реализации программы по безопасности на ВПП (RSP) ведут работу по минимизации риска и снижению риска выезда за пределы ВПП, несанкционированных выездов на ВПП и других событий, связанных с безопасностью операций на ВПП. Комитет поддержал осуществляемую в рамках RSP и возглавляемую ИКАО деятельность и начало реализации Глобального плана действия по обеспечению безопасности операций на ВПП (GRSAP).

7.15 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/179, представленный Колумбией и поддержанный государствами региона SAM³, посвященный необходимости рассмотрения проблемы столкновений с птицами и их влиянию на безопасность производства полетов. Комитет согласился с необходимостью включения в проект ГПБП издания 2020-2022 гг. инициатив, направленных на предотвращение столкновений с птицами, что отражено в рекомендации 6.1/1 *"Проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов" издания 2020-2022 гг. (Doc 10004, ГПБП)*. Комитет также согласился с необходимостью обобщения в рамках iSTARS данных, касающихся опасности столкновения с птицами, и изучения потенциальных средств оказания поддержки проведению государствами анализа информации о безопасности полетов в рамках пересмотра ГПБП.

7.16 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные МАК (AN-Conf/13-WP/81 and AN-Conf/13-WP/159).

7.17 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующей рекомендацией:

Рекомендация 7.2/1. Укрепление RSOO

Государствам:

- a) оказывать дополнительную поддержку укреплению региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) посредством активного участия в развитии RSOO, обеспечения адекватных и устойчивых механизмов финансирования RSOO и, в соответствующих случаях, дальнейшей передачи RSOO функций по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов;

ИКАО:

- b) признать, что при рассмотрении проблем обеспечения безопасности полетов на региональном уровне RSOO играют важную роль в выполнении функций контроля за обеспечением безопасности полетов от имени своих государств-

³ При поддержке 13 Договаривающихся государств (Аргентина, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Колумбия, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили и Эквадор).

членов и в рамках Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП);

- c) поддерживать более эффективное согласование и гармонизацию деятельности PIRG и RASG, сохраняя при этом касающуюся безопасности полетов тематику деятельности RASG путем проведения консультаций с государствами-членами;
- d) оказать дополнительную поддержку укреплению RSOO и их признанию в рамках системы обеспечения безопасности полетов в ИКАО путем упрощения доступа к получению технической поддержки, оказания содействия обмену опытом и знаниями между RSOO посредством кооперативной платформы RSOO, создания предлагаемой Глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) и укрепления прямого сотрудничества между ИКАО и RSOO в рамках ГПБП;

RSOO:

- e) продолжить участие в деятельности кооперативной платформы RSOO и принимать активное участие в создании предлагаемой GASOS путем оказания поддержки ее внедрению и, где это применимо, путем принятия мер по признанию и укреплению их потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

Рекомендация 7.2/2. Программа ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП: Глобальный план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП

Государствам:

- a) признать, что категории авиационных происшествий, связанных с обеспечением безопасности операций на ВПП, прежде всего выезды за пределы ВПП и несанкционированные выезды на ВПП, по-прежнему остаются глобальным приоритетом в области безопасности полетов для заинтересованных сторон авиационной отрасли, о чем свидетельствуют результаты анализа, основанного на оценке риска;
- b) настоятельно призвать заинтересованные стороны, имеющие отношение к обеспечению безопасности операций на ВПП, включая государства, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэродромов, аэрокосмическую отрасль и региональные группы по обеспечению безопасности полетов выполнять предусмотренные в GRSAP меры в целях уменьшения глобального показателя выездов за пределы ВПП и несанкционированных выездов на ВПП;
- c) продолжать устанавливать требования и осуществлять мероприятия, направленные на повышение уровня безопасности операций на ВПП посредством государственных программ обеспечения безопасности операций на ВПП;

- d) рекомендовать эксплуатантам аэродромов учредить эффективные группы по обеспечению безопасности операций на ВПП, а всем заинтересованным сторонам, имеющим отношение к обеспечению безопасности операций на ВПП, активно участвовать в деятельности создаваемых групп по обеспечению безопасности операций на ВПП.

ИКАО:

- e) продолжать играть ведущую и координирующую роль в реализации программы по обеспечению безопасности операций на ВПП во взаимодействии с партнерскими организациями с целью уменьшения рисков для безопасности операций на ВПП.

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.3. Другие вопросы реализации

Глобальны и региональные инициативы

7.18 Комитет рассмотрел представленный Секретариатом документ AN-Conf/13-WP/30, содержащий краткую информацию о глобальных и региональных стратегиях реализации, направленных на усовершенствование процесса внедрения положений ИКАО в области аэронавигации и безопасности полетов, а также синхронизацию имеющихся у государств национальных механизмов планирования с региональными и глобальными планами (Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП) и Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП)). В документе говорится о том, что сложность аэронавигационных систем во всем мире требует динамичных и междисциплинарных процессов управления проектами для разработки и своевременного внедрения положений ИКАО. Комитет поддержал этот документ и признал ценность глобальной и региональных стратегий реализации в деле достижения государственных и региональных целей, задач и намеченных показателей в области реализации. Комитет также согласился с тем, что указанные стратегии должны быть увязаны не только с ГАНП и ГПБП, но также включать Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). Далее Комитет согласился с тем, что к процессу разработки положений следует привлекать RSOO, при условии дальнейшего совершенствования RSOO.

7.19 Комитет рассмотрел представленный Австралией и поддержанный Кирибати, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Маршалловыми Островами, Непалом, Новой Зеландией, Островами Кука, Пакистаном, Папуа-Новой Гвинеей, Республикой Корея, Самоа, Сингапуром, Тимор-Лешти, и Фиджи документ AN-Conf/13-WP/76 (Revision No. 1 только на английском языке), посвященный проблемам, с которыми сталкивается региональное бюро ИКАО в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АРАС) при выполнении возложенного на него мандата по оказанию помощи аккредитованным 39 государствам-членам⁴. Комитет отметил, что особую актуальность эта проблема приобретает в связи с недостаточной развитостью сети воздушного транспорта и доступностью для государств, что главным образом обусловлено большим разбросом в географическом плане, а также значительным количеством развивающихся

⁴ Австралия, Афганистан, Бангладеш, Бутан, Бруней-Даруссалам, Вануату, Вьетнам, Камбоджа, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Индия, Индонезия, Кирибати, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивы, Маршалловы Острова, Микронезия (Федеративные Штаты), Монголия, Мьянма, Науру, Непал, Новая Зеландия, Острова Кука, Пакистан, Палау, Папуа-Новая Гвинея, Республика Корея, Самоа, Сингапур, Соломоновы Острова, Таиланд, Тимор-Лешти, Тонга, Тувалу, Фиджи, Филиппины, Шри-Ланка, Япония.

государств, включая малые островные развивающиеся государства (SIDS). С точки зрения получения своевременной помощи от регионального бюро такой разброс ставит государства региона АРАС в невыгодное положение. Комитет подчеркнул необходимость укрепления осуществляемой в регионе деятельности и надлежащего рассмотрения вопроса о распределении ресурсов.

7.20 Комитет рассмотрел представленный Соединенным Королевством от имени Канады, Китая, Малайзии, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Того, Франции, Японии, Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Европейского союза (ЕС)⁵, Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Всемирного банка документ AN-Conf/13-WP/213 (Revision No. 1 только на английском языке), в котором кратко освещается деятельность партнерства по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP), призванного оказывать содействие координации и сотрудничеству в области технической помощи, в целях дальнейшего наращивания потенциала по оказанию помощи авиационному сообществу в области реализации мер, связанных с обеспечением безопасности полетов. Комитет активно поддержал данный рабочий документ, в частности информацию о значительном расширении масштабов участия государств в ASIAP. Комитет принял к сведению информацию относительно обширной деятельности, осуществляемой партнерами ASIAP, направленной на расширение координации и сотрудничества в области оказания помощи на стимулирование транспарентности, понижение степени дублирования работ и экономии ресурсов. Комитет признал важность осуществления координации и сотрудничества в области оказания технической помощи и настоятельно рекомендовал государствам, международным организациям, отраслевым организациям, финансовым учреждениям и ИКАО продолжать активный обмен информацией и ресурсами в целях повышения эффективности оказания технической помощи. Комитет призвал партнеров стремиться к принятию на себя больших обязательств и расширению участия в программе ASIAP и предложил другим государствам и международным организациям, способным оказать техническую помощь государствам, присоединиться к этому партнерству.

7.21 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/221, представленный 54 Договаривающимися государствами – членами АКГА⁶, в котором высказывается поддержка продолжению реализации плана для региона Африки/Индийского океана (АФИ). Учитывая успешный ход реализации этого плана, результатом которой является значительное повышение уровня безопасности полетов в регионе с момента начала его осуществления, Комитет в принципе согласовал дальнейшие шаги, направленные на сохранение темпов улучшения положения дел в предстоящие годы.

7.22 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/225, представленный 54 Договаривающимися государствами – членами АКГА⁷, в котором приводится описание пересмотренного подхода и стратегий отслеживания и определения результатов реализации абуджанских целей в области безопасности полетов (AST) и показателей эффективности работы

⁵ Органом ЕС, участвующим в деятельности ASIAP, является Европейское агентство по безопасности полетов (EASA).

⁶ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Джибути, Египет, Камерун, Кабо-Верде, Коморские Острова, Демократическая Республика Конго, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея-Бисау, Замбия, Зимбабве, Кения, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Республика, Мадагаскар, Малави, Мали, Мавритания, Маврикий, Мозамбик, Марокко, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские Острова, Сьерра-Леоне, Сомали, Судан, Того, Тунис, Уганда, Чад, Центральноафриканская Республика, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

⁷ Аналогично подстрочному примечанию №.6

аэронавигационных служб (ANS). Комитет отметил, что АКГА разработала механизм мониторинга и определения показателей реализации AST государствами-членами. Этот механизм представляет собой систему сбора и обмена информацией и систему обратной связи, призванную стимулировать государства-члены к реализации AST и оказанию технической помощи, направленной на обеспечение реализации, где возможности ограничены. Комитет согласился с тем, что вышеупомянутые инициативы следует поощрять, а заинтересованным сторонам следует обмениваться информацией о методах сбора, компиляции и анализа других данных.

Другие вопросы, касающиеся внедрения

7.23 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/45 (Revision No.1 только на английском языке), представленный Австрией от имени Европейского союза и его государств – членом⁸, других государств – членом Европейской конференции гражданской авиации⁹ и ЕВРОКОНТРОЛем и поддержанный Австралией и Малайзией. В этом документе признается и поддерживается программа работы ИКАО, связанная с зонами конфликтов. Этот рабочий документ получил широкую поддержку Комитета. В нем обращается внимание на необходимость активизации деятельности, направленной на дальнейшее расширение возможностей государств-членов, эксплуатантов, поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и отраслевых организаций в области управления риском, а также на заключение многосторонних договоренностей относительно обмена информацией о рисках и (регионального) планирования на случай чрезвычайных обстоятельств, связанных с полетами гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них, и осуществление этих планов. Комитет согласился с тем, что для обмена информацией следует в полной мере воспользоваться преимуществами, обеспечиваемыми разработкой положений, касающихся общесистемного управления информацией (SWIM), информации о полетах и потоках движения в совместно используемой среде (FF-ICE), управления потоками воздушного движения (ATFM) и сотрудничества между гражданскими и военными органами. Комитет отметил, что определение термина "зоны конфликтов" в *Руководстве по оценке факторов риска для полетов воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них* (Doc 10084) охватывает только зоны вооруженных конфликтов. Комитет также согласился с мнением о том, что соответствующие виды деятельности и пункты, касающиеся зон конфликтов и затрагивающие многие области, следует включить в ГПБП, ГАНП и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

7.24 Комитет рассмотрел представленный Корейской Народно-Демократической Республикой (КНДР) документ AN-Conf/13-WP/72, в котором приводится описание эксплуатационных последствий и последствий для безопасности полетов, обусловленных приостановлением коммерческого авиационного обслуживания (SADIS, SITA, Jeppesen и Collins). Комитет проинформировали о постоянном диалоге между ИКАО, КНДР и другими сторонами, направленном на обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации, а также о том, что оперативная информация о любых существенных событиях в этой области доводится до сведения Совета ИКАО. Комитет был также проинформирован о том, что ИКАО постоянно осуществляет координацию с Организацией Объединенных Наций (ООН), призванную обеспечить гарантии в том, что любая помощь, оказываемая ИКАО КНДР не будет нарушать соответствующие резолюции Совета Безопасности ООН.

⁸ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

⁹ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

7.25 Комитет рассмотрел документ AN-Conf/13-WP/94, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором приводится краткая информация о предполагаемой нехватке специалистов в области управления воздушным движением и необходимости выработки стратегии по стимулированию реализации более эффективных программ набора, обучения и удержания персонала. Комитет проинформировали о том, что Договаривающимся государствам и международным организациям было направлено письмо государствам (AN 12/59.1-18/77) с предложением о внесении изменений в документ "*Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала*" (PANS-TRG, Doc 9868) с просьбой представить замечания до 29 августа 2018 года. Это предложение включает в себя новые усовершенствованные положения, касающиеся подготовки персонала аэронавигационных служб (ANS). Предполагаемой датой начала применения предлагаемой поправки к PANS-TRG является 5 ноября 2020 года. Участникам было рекомендовано рассмотреть предложение о поправке и представить замечания до 29 ноября 2018 года. Комитет также отметил, что в сентябре текущего года было направлено письмо государствам (SL 2018/95) с информацией о расширении масштабов программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) ИКАО и рекомендацией государствам и всем партнерам принять участие в реализации этой программы.

7.26 Комитет рассмотрел представленный Австралией и Канадой документ AN-Conf/13-WP/120, в котором приводится описание важного прогресса, достигнутого мировым сообществом гражданской авиации в деле внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARP) и вновь подтверждается необходимость дальнейшего совершенствования процесса внедрения SARPS. Комитет принял к сведению информацию о проблемах, с которыми сталкиваются государства при внедрении SARPS, включая ускорение процесса принятия SARPS, сжатые сроки, отводимые государствам – членам для внедрения SARPS и барьеры, мешающие государствам-членам, представителям отрасли и другим партнерам получить доступ к SARPS и другим инструктивным материалам ИКАО. Комитет согласился с предлагаемыми в рабочем документе действиями и поддержал необходимость в постоянном совершенствовании процесса разработки и внедрения SARPS. Комитет вновь подтвердил важность своевременного выпуска инструктивного материала на всех рабочих языках ИКАО. В отношении предложения предоставить свободный веб-доступ к документам ИКАО, как указано в п. 3.2 d) рекомендации, Комитет был проинформирован о том, что согласно решению Ассамблеи ИКАО (см. п.28.14 документа A39-WP/501) данное предложение в настоящее время рассматривается Советом. Было достигнуто согласие относительно того, что принятое Советом решение будет представлено на 40-й сессии Ассамблеи.

7.27 Комитет рассмотрел представленный Бразилией документ AN-Conf/13-WP/133, в котором предлагается модель, альтернативная модели, предусмотренной статьей 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 7300), позволяющая авиакомпаниям из различных государств осуществлять такой обмен воздушными судами, в рамках которого ведомства гражданской авиации государств первичного и вторичного эксплуатантов выполняют аналогичные обязанности. Комитет согласился с тем, что данное предложение требует дальнейшего тщательного рассмотрения для обеспечения гарантий в том, что оно совместимо с положениями ИКАО. Было отмечено, что в соответствии с положениями Приложения 8 "*Летная годность воздушных судов*" государство регистрации, если оно не передало свои функции и обязанности в соответствии со статьей 83 *bis*, несет ответственность за обеспечение того, чтобы воздушное судно или его любая модификация соответствовали утвержденной конструкции. Более того, согласно положениям Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" государство эксплуатанта должно обеспечивать соответствие своих действий утверждения и принятия государства регистрации. В этой связи Комитет рекомендовал ИКАО передать предложения,

изложенные в настоящем рабочем документе, соответствующей технической группе экспертов для дальнейшего анализа и рассмотрения.

7.28 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Секретариатом (AN-Conf/13-WP/33) и Объединенными Арабскими Эмиратами (AN-Conf/13-WP/264).

7.29 На основе результатов проведенного обсуждения Комитет согласился со следующими рекомендациями:

Рекомендации 7.3/1. Стратегии ИКАО в области реализации

ИКАО:

- a) укрепить связь между Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП), Глобальным планом обеспечением безопасности полетов (ГПБП) и Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) в целях достижения всеобъемлющего подхода к реализации;
- b) при разработке положений принимать во внимание потребности в оказании поддержки в области реализации;
- c) дополнительно усовершенствовать механизмы региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в целях повышения уровня координации и согласования деятельности между регионами в процессе внедрения;
- d) рассмотреть возможность разработки глобального механизма сотрудничества, с тем чтобы на межрегиональном уровне содействовать систематизации, согласованию и обмену передовой практикой и извлеченными уроками;
- e) поддержать разработку гибкой, перспективной и основанной на оценке риска стратегии, направленной на повышение уровня повсеместного внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS);
- f) поручить соответствующей группе экспертов дополнительно проанализировать и изучить процесс, который бы оказал содействие краткосрочному (последовательному) взаимному обмену воздушными судами;
- g) продолжить расширение возможностей в области управления рисками и оказывать содействие реализации многосторонних договоренностей относительно обмена информацией о рисках и (региональному) планированию мероприятий на случай чрезвычайной обстановки, связанных с полетами гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них.

Рекомендация 7.3/2. Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)

ИКАО:

- a) продолжить разработку критериев приоритизации в отношении государств и областей оказания технической помощи в целях достижения надлежащей и транспарентной приоритизации;

Партнерам ASIAP:

- b) стремиться брать на себя более широкие обязательства и активно участвовать в реализации программы "Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов" (ASIAP) и привлекать другие государства и международные организации, которые могут оказать техническую помощь государствам в присоединении к ASIAP;
- c) также другим заинтересованным сторонам, оказывающим техническую помощь, включая государства, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), международные организации, отрасль и финансовые учреждения, координировать свою деятельность по оказанию технической помощи и использовать онлайн-базу данных по проектам (<https://www.icao.int/safety/ASIAP/Pages/Tools.aspx>) во избежание дублирования деятельности и усилий;
- d) применять показатели результатов реализации проектов (POI) к своим проектам и анализировать поддающиеся измерению результаты в сотрудничестве друг с другом;
- e) включая ИКАО, государства, международные организации, отрасль и финансовые учреждения, предоставлять финансирование в поддержку деятельности по оказанию технической помощи;

Рекомендация 7.3/3. Государственный механизм национального планирования

Государствам:

- a) вновь подтвердить поддержку важнейшей роли и обязанностей Договаривающихся государств, Совета, и Аэронавигационной комиссии, как предусмотрено в *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300), в части разработки качественных и своевременных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS);
- b) активизировать свое участие на всех этапах разработки положений и рекомендовать RSOO и другим заинтересованным сторонам авиационной отрасли предпринимать аналогичные действия и обеспечить наличие квалифицированных кадров, способных удовлетворять потребности и решать проблемы мирового авиационного сообщества в будущем;

- c) поддержать инициативу ИКАО в отношении Программы следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) ввиду глобальной потребности в решении существующей проблемы нехватки авиационного персонала в ближайшем будущем;
- d) обмениваться информацией о передовой практике в применении стратегий, направленных на реализацию более продуктивных программ набора, обучения, развития и удержания персонала.

Рекомендация 7.3/4. Ресурсы, выделяемые региональным бюро на деятельность, связанную с реализацией

ИКАО:

- a) надлежащим образом рассмотреть вопрос о выделении ресурсов региональным бюро для оказания поддержки деятельности, связанной с реализацией;
- b) оказать поддержку Азиатско-Тихоокеанскому региону (АРАС) в реализации положений Пекинской декларации и обеспечении прогресса в достижении глобальных целей ИКАО;

Рекомендация 7.3/5. Оказание поддержки продолжению реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (план AFI)

Государствам:

- a) поддержать продолжение деятельности в рамках плана AFI и подход, основанный на проектах;
- b) просить ИКАО, международные организации и партнеров по отрасли оказать поддержку плану AFI и его соответствующим проектам;
- c) рассмотреть вопрос о принятии аналогичного плану AFI подхода, для устранения имеющихся в их регионах недостатков и проблем в области безопасности полетов;

ИКАО:

- d) продолжить реализацию плана AFI, с тем чтобы обеспечить возможность достижения предусмотренных им целей.
