



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

- Пункт 25 повестки дня.** Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)
- Пункт 28 повестки дня.** Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и региональные группы по безопасности полетов (RASG)
- Пункт 29 повестки дня.** Доклад о реализации Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в рамках всеобъемлющего системного подхода и эволюции Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года

#### ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИКАО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ HLSC 2010 ГОДА

(Представлено Бельгией от имени Европейского союза и входящих в его состав государств-членов<sup>1</sup>, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup> и Евроконтролем)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе излагается мнение Европы относительно приоритетных направлений деятельности ИКАО в области безопасности полетов, в частности в свете выводов Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC). В документе также содержится предложение о резолюции Ассамблеи по вопросу транспарентности, и более подробно рассматриваются рекомендации HLSC в части, касающейся нового приложения, посвященного управлению безопасностью полетов в государствах, квалификации авиационного персонала и безопасности операций на ВПП.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) присвоить высокую степень очередности деятельности по переходу к механизму непрерывного мониторинга (МНМ);
- б) одобрить предложение о необходимости повышения степени транспарентности информации о безопасности полетов для широкой общественности, как предусмотрено в настоящем документе и прилагаемом предложении о резолюции Ассамблеи, посвященной

<sup>1</sup> 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, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

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

<p>транспарентности, включая информирование широкой общественности о не устраненных значительных проблемах в области безопасности полетов;</p> <p>с) признать важную роль региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в деле оказания помощи государствам в выполнении их обязательств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, включая подходы, описание которых приводится в настоящем документе;</p> <p>д) обеспечить активное участие государств и заинтересованных международных организаций в деятельности по разработке методики определения показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) и четко определить сроки осуществления этой деятельности;</p> <p>е) одобрить разработку нового приложения, посвященного управлению безопасностью полетов в государствах, в тесном сотрудничестве с самого начала с государствами, международными и национальными организациями, и предложение о том, что новое приложение должно предусматривать возможность создания RSOO и региональных программ по безопасности полетов.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А (Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Выводы и рекомендации HLSC 2010 <i>Доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года,</i> Дос 9935

## 1. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.1 Европа однозначно поддерживает выводы HLSC. Сейчас важно, чтобы они были адекватно рассмотрены и учтены при стратегическом планировании деятельности ИКАО. В соответствии с рекомендациями HLSC основное внимание в Европе в деятельности по обеспечению безопасности полетов в ходе подготовки к настоящей Ассамблее уделяется трем основным направлениям: *а) эффективное внедрение механизма непрерывного мониторинга; б) транспарентность информации о безопасности полетов и с) эффективное реагирование на выявленные проблемы в области безопасности полетов.*

1.2 Кроме того, в настоящем документе рассматриваются рекомендации HLSC, касающиеся разработки нового приложения по управлению безопасностью полетов в государствах, квалификации авиационного персонала и безопасности операций на ВПП.

## 2. МЕХАНИЗМ НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ)

2.1 Европа приветствует рекомендации HLSC в части, касающейся МНМ, и предлагает Ассамблее одобрить постепенный переход к МНМ в соответствии с этими рекомендациями. В рамках стратегического планирования деятельности ИКАО МНМ должна быть присвоена высокая степень очередности и обеспечено его эффективное внедрение.

2.2 В отношении рекомендаций HLSC, касающихся SPI, которые тесно увязаны с МНМ и способствуют определению эффективности государственных программ по безопасности полетов (ГПБП), в настоящем документе ИКАО предлагается обеспечить активное участие государств и заинтересованных международных организаций в деятельности по разработке методики определения SPI и определить четкие сроки осуществления этой деятельности.

### 3. ТРАНСПАРЕНТНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 Европа приветствует цель рекомендаций HLSC в отношении обеспечения транспарентности информации о безопасности полетов для пассажиров. Такой подход является очень новаторским, поэтому выполнению этих рекомендаций следует уделить особое внимание.

3.2 Ассамблее предлагается одобрить предложение о необходимости улучшить информирование широкой общественности относительно безопасности полетов таким образом, чтобы пассажиры могли принимать хорошо обоснованные решения относительно путешествий. Этот процесс должен предусматривать предоставление информации о важности осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов на уровне государств или регионов и увязку уровня выполнения рекомендаций по безопасности полетов с коэффициентами аварийности.

3.3 В соответствии с рекомендациями HLSC ИКАО также следует предоставлять широкой общественности информацию о не устраненных значительных проблемах в области безопасности полетов (SSC), а также об уровне эффективного выполнения восьми критических элементов всеми Договаривающимися государствами. Эта информация должна однозначно свидетельствовать о том, что в Договаривающихся государствах с неустраненными SSC разрешается деятельность авиаперевозчиков или осуществление других видов авиационной деятельности, не отвечающих требованиям международных стандартов в области безопасности полетов.

3.4 Аналогичным образом, доводя до сведения Договаривающихся государств информацию о неустраненных SSC ИКАО должна однозначно указывать на то, что в этих случаях не соблюдаются условия, предусмотренные статьей 33 Конвенции. В ситуации, когда имеющаяся информация четко свидетельствует о наличии случаев очень серьезного несоблюдения международных стандартов безопасности полетов, вполне очевидно, что Договаривающиеся государства не должны быть связаны обязательством принимать в своем воздушном пространстве воздушные суда или эксплуатантов из государств, в которых имеются неустраненные SSC.

3.5 Наконец, по мнению Европы действующую процедуру представления информации о SSC следует пересмотреть с целью придания ей более транспарентного и целенаправленного характера. Как представляется, действующие критерии SSC не охватывают все проблемы в области безопасности полетов, которые могут потребовать принятия Договаривающимся государством срочных мер. Цель такого пересмотра должна заключаться в разработке более последовательных критериев с учетом выводов УППКБП/МНМ, степени их серьезности и уровня эффективного выполнения SARPS. Особенно важно то, чтобы данная процедура учитывала *совокупный* эффект выводов УППКБП/МНМ, которые, в случае их отдельного рассмотрения, могут не быть основанием для принятия решения о наличии SSC.

#### 4. ЭФФЕКТИВНОЕ РЕАГИРОВАНИЕ НА ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.1 Несмотря на достижение в течение последних 10 лет значительного прогресса в области уменьшения количества авиационных происшествий с человеческими жертвами и количества человеческих жертв, для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов и выработки долгосрочных решений в области безопасности полетов необходимо использовать более согласованные подходы. Этому должно способствовать внедрение ГПБП и МНМ, а также дальнейшее повышение степени транспарентности.

4.2 В равной степени важно, чтобы ИКАО эффективно и своевременно реагировала на последние авиационные происшествия, в результате которых были выявлены недостатки в области обеспечения сохранности полетных данных и обнаружения/извлечения бортовых самописцев, связи с воздушными судами, выполняющими полеты над океаническими районами, а также эффективности требований, касающихся разработки стандартных эксплуатационных процедур.

4.3 Кроме того, для оказания помощи Договаривающимся государствам в выполнении их обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов все большую роль играют региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), которые позволяют им объединять ресурсы и добиваться большей степени эффективности процессов обеспечения безопасности полетов. В этой связи:

- a) Договаривающимся государствам, ИКАО и организациям-донорам предлагается осуществлять тесное сотрудничество и обмен информацией в целях более оптимальной приоритизации и координации проектов технического сотрудничества.
- b) Следует акцентировать усилия на тех государствах, в которых систематически возникают трудности с обеспечением безопасности полетов, но у которых имеется политическая воля принимать меры по их устранению.
- c) Приоритетное внимание должно уделяться оказанию поддержки RSOO и сотрудничеству с ними. В тех случаях, когда ИКАО принимает участие в создании RSOO, она должна осуществлять эту деятельность транспарентным образом и, по возможности, предлагать существующим RSOO вносить свой вклад.
- d) Выгоды, обеспечиваемые RSOO, должны систематически отражаться ИКАО в рамках ее деятельности в области нормотворчества и проведения проверок. В частности, в рамках МНМ, в соответствии с рекомендацией HLSC, должны учитываться результаты функционирования региональных систем проверок в области безопасности полетов в целях избежания систематического дублирования деятельности по осуществлению мониторинга.

## 5. **НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ В ГОСУДАРСТВАХ**

5.1 Европа приветствует рекомендации HLSC, касающиеся нового приложения по управлению безопасностью полетов в государствах. Следует напомнить о том, что согласно рекомендациям HLSC это приложение должно разрабатываться *"в тесном сотрудничестве с государствами, международными и национальными организациями"*. Важно, чтобы с самого начала разработки нового приложения учитывался опыт государств и заинтересованных международных организаций в области выполнения требований ГПБП/СУБП, а также выполнения восьми критических элементов контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО. В равной степени важно, чтобы в новом приложении предусматривалась возможность создания RSOO и региональных программ по безопасности полетов. Наконец, в этом приложении, в соответствии с рекомендациями HLSC, должны также рассматриваться требования к обеспечению транспарентности информации о безопасности полетов для пассажиров, содействие которому, при необходимости, должна оказывать ИКАО.

## 6. **КВАЛИФИКАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА, ВКЛЮЧАЯ ПОДГОТОВКУ ПИЛОТОВ**

6.1 В настоящем документе дается высокая оценка прошедшим в ходе HLSC дискуссиям по вопросу подготовки персонала. Однако, по мнению Европы, рекомендации HLSC и их акцент на следующее поколение авиационных специалистов не должны означать того, что важным текущим проблемам в области подготовки персонала уделяется меньшее внимание. Предложения Европы по данному вопросу содержатся в рабочем документе, представляемом в рамках пункта 45 повестки дня.

## 7. **БЕЗОПАСНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП**

7.1 HLSC сделала вывод о том, что "безопасность операций на ВПП продолжает оставаться одной из основных проблем авиации". Однако в рамках рекомендаций HLSC, касающихся безопасности операций на ВПП, основное внимание уделяется повышению степени осведомленности Договаривающихся государств при содействии ИКАО (региональные международные саммиты по безопасности операций на ВПП). Европа поддерживает более комплексный подход к эффективному рассмотрению этого вопроса под руководством ИКАО. Такой подход должен предусматривать принятие межучрежденческой концепции, подкрепляемой сбором надлежащих данных и мониторингом рисков для безопасности полетов, в частности в рамках реализации ГПБП и МНМ, и широким распространением информации об извлеченных уроках и стратегиях предотвращения. Подробное предложение по этим вопросам содержится в отдельном рабочем документе, представляемом Европой в рамках пункта 30 повестки дня.

-----

## ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ

### Резолюция 25/хх. Транспарентность информации о безопасности полетов

*Ассамблея,*

*напоминая,* о том, что транспарентность и обмен информацией о безопасности полетов являются основными принципами безопасной авиатранспортной системы и что одна из целей обмена информацией состоит в обеспечении последовательных, основанных на фактах и транспарентных ответных действий по решению проблем безопасности полетов на уровне государств и глобальном уровне,

*напоминая,* что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общества в безопасности воздушных перевозок зависят от получения доступа к адекватной и надежной информации о безопасности полетов,

*признавая* трудности, с которыми сталкиваются многие Договаривающиеся государства при создании и эксплуатации эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, и потребность этих государств в объединении ресурсов и совместной деятельности в рамках региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов,

*напоминая* Договаривающимся государствам о необходимости осуществления адекватного надзора за всеми операциями воздушных судов, включая иностранные воздушные суда на их территории, и принятия, когда это необходимо, соответствующих мер по обеспечению безопасности полетов,

*напоминая* о том, что признание действительности удостоверений и свидетельств других государств должно основываться исключительно на соображениях безопасности полетов, а не на получении экономических преимуществ,

*просит* Совет обеспечить открытое распространение легко понятной информации о безопасности полетов, что обусловлено соображениями морального порядка и необходимостью обеспечить возможность принятия авиапассажирами обоснованных решений относительно безопасности воздушных перевозок; такая информация должна разъяснять важность осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов в целях обеспечения безопасности гражданской авиации и признавать вероятность наличия неопределенностей в отношении безопасности полетов авиаперевозчиков государств, в которых существует значительный дефицит возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов,

*просит* Совет обеспечить публикацию информации о неустраненных значительных проблемах в области обеспечения безопасности полетов в форме, понятной для широкой общественности, которая четко свидетельствует о том, что эти государства разрешают деятельность авиаперевозчиков, не отвечающих международным стандартам в области безопасности полетов,

*призывает* Договаривающиеся государства, Совет и организации-доноры уделять приоритетное внимание техническому сотрудничеству в целях создания региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и оказания им поддержки,

*призывает* Совет принимать меры по надлежащему учету в рамках нормотворческой деятельности и деятельности по мониторингу за обеспечением безопасности полетов ИКАО выгод, обеспечиваемых региональным сотрудничеством и региональными организациями по контролю за обеспечением, в частности в рамках механизма непрерывного мониторинга и нового приложения по управлению безопасностью полетов в государствах,

*призывает* Договаривающиеся государства разрабатывать эксплуатационные правила в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе, регламентирующие осуществление надзора за иностранными воздушными судами и эксплуатантами на своей территории,

*призывает* Совет обеспечить, чтобы ИКАО систематически доводила до сведения Договаривающихся государств полную информацию о государствах, которые разрешают осуществлять авиационную деятельность, не отвечающую международным стандартам в области безопасности полетов.

— КОНЕЦ —