



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

ДОКЛАД О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП) ИКАО

АННОТАЦИЯ

Признавая необходимость снижения частоты авиационных происшествий в мире, Аэронавигационная комиссия в 1997 году разработала Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО. 32-я и 33-я сессии Ассамблеи соответственно в 1998 и 2001 году поддержали концепцию ГПБП и приняли резолюции по данному вопросу. Резолюция А33-16 Ассамблеи поручает Совету представлять доклад о ходе выполнения ГПБП на будущих сессиях Ассамблеи.

В настоящем документе представлены доклад о ходе выполнения Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО после 2001 года, описание предусмотренной планом текущей деятельности и обновленный вариант ГПБП.

Действия Ассамблеи приводятся в п. 8.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Письмо государствам AN 6/37-02/11
Дос 9790, *Действующие резолюции Ассамблеи* (по состоянию на 5 октября 2001 года)

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 В 2001 году 33-я сессия Ассамблеи рассмотрела доклад о ходе работы над Глобальным планом обеспечения безопасности полетов. В этом докладе содержалась подробная информация о ходе реализации ГПБП со времени возникновения его концепции в 1997 году и о достигнутом под его влиянием прогрессе в сфере безопасности полетов. Ассамблея приняла резолюцию А33-16 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)" и поручила Секретариату распространить ГПБП среди государств и разместить его на web-сайте Международной организации гражданской авиации.

2. ВВЕДЕНИЕ

2.1 Одной из основных задач ИКАО является повышение уровня безопасности полетов международной авиации во всем мире. Роль ГПБП ИКАО заключается в том, чтобы облегчить обмен информацией по вопросам безопасности полетов между правительствами и отраслевыми структурами и содействовать координированным и взаимодополняющим усилиям, предпринимаемым во всем мире по реализации различных программ в области безопасности полетов.

2.2 Помимо внешней координирующей роли ИКАО, о которой упомянуто выше, ГПБП по существу служит для того, чтобы сконцентрировать усилия ИКАО на тех планируемых или осуществляемых инициативах в области безопасности полетов, которые позволяют добиться наилучших результатов в части сокращения количества авиационных происшествий во всем мире. Соответственно, ГПБП помогает сконцентрировать внимание авиационных специалистов в ИКАО и вне Организации на текущих и будущих проблемах безопасности полетов.

2.3 Для того чтобы ГПБП был широко известным и более доступным, его разослали в январе 2002 г. всем Договаривающимся государствам письмом AN 6/37-02/11 и поместили на web-сайте Аэронавигационного управления ИКАО (<http://www.icao.int/ANB/GASP>).

3. ЦЕЛИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 Целями ГПБП являются:

- a) сокращение числа авиационных происшествий и человеческих жертв независимо от объема воздушного движения; и
- b) значительное снижение частоты авиационных происшествий во всем мире, особенно в тех регионах, где эти показатели остаются высокими.

3.2 Для достижения этих целей в ГПБП определены те задачи и программы, которые могут принести наибольшую отдачу в области безопасности полетов в части сокращения количества и снижения частоты авиационных происшествий как на общемировой, так и на региональной основе. Предполагается, что ГПБП также станет инструментом планирования и наблюдения, который позволит следить за достигнутым прогрессом.

4. ПЕРЕСМОТР И УТОЧНЕНИЕ ГПБП

4.1 Авиация по-прежнему является динамичной отраслью, для которой характерно постоянное развитие технологий, что обуславливает преимущества, но также и возникновение новых проблем и вызовов в области безопасности полетов. В то же время тенденции в сфере безопасности полетов, демонстрируемые статистикой авиационных происшествий и инцидентов, могут выявить новые угрозы, которые должны быть должным образом рассмотрены, и в некоторых случаях намеченные ранее мероприятия по обеспечению безопасности полетов должны проводиться в широких масштабах. С учетом этого представляется необходимым периодически пересматривать ГПБП для поддержания его актуальности. Соответственно Аэронавигационная комиссия ежегодно проводит пересмотр ГПБП.

4.2 Для того чтобы быть в курсе событий в авиационной отрасли, Комиссия периодически проводит встречи с руководителями этой отрасли. Происходящий на этих встречах обмен идеями и информацией помогает выявлять возникающие проблемы в области безопасности полетов и намечать возможные пути их решения. Такие встречи также позволяют представителям авиационной отрасли анализировать ГПБП и вносить свой вклад в его дальнейшее развитие.

4.3 В свете опыта, приобретенного после выпуска первого издания ГПБП, опубликованного в 2001 году, подготовлено пересмотренное издание 2004 года, которое прилагается. В новом издании исключены уже выполненные задачи, включены новые задачи, которые должны быть отражены в технической программе работы Организации, изменены, по мере необходимости, некоторые нынешние задачи, с тем чтобы учесть текущую или запланированную работу, изменены приоритеты в свете последних тенденций в области авиационных происшествий и уточнены некоторые формулировки первого издания.

5. ДОСТИЖЕНИЯ ПО ЛИНИИ ГПБП

5.1 Ниже приводятся в соответствии с заголовками шести элементов ГПБП наиболее значительные достижения ИКАО и запланированные в рамках ГПБП мероприятия, относящиеся к периоду трехлетия 2002–2004 гг.

5.2 **Проведение ежегодного рассмотрения причинных факторов авиационных происшествий и инцидентов с использованием всех имеющихся источников информации/данных (элемент 3.1)**

5.2.1 В начале каждого года Комиссия получала подробный анализ происшествий, имевших место в предшествующие годы, включая информацию о тенденциях в сфере безопасности полетов. Этот анализ служит основой для обновления ГПБП. Ежегодно публиковался циркуляр ИКАО с краткой информацией о происшествиях и инцидентах, содержащейся в базе данных об авиационных происшествиях и инцидентах ADREP.

5.3 **Выработка рекомендаций по безопасности полетов в связи с выводами в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) (элемент 3.2)**

5.3.1 По состоянию на 30 апреля 2004 года были выполнены проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов в 181 государстве и пяти территориях. В оставшихся 7 государствах проверки будут проведены, когда позволят условия. За тот же период в 138 государствах были проведены контрольные проверки, а оставшиеся контрольные проверки запланированы на 2004 год.

5.3.2 Результаты проверок введены в базу данных и проанализированная информация использовалась различными группами экспертов АНК и аэронавигационными исследовательскими группами в их работе над пересмотром и предлагаемым изменением положений Приложений и при разработке конструктивного материала. Эта информация также использовалась для выявления проблем в сфере безопасности полетов на региональном или субрегиональном уровне. В этой связи поощряется создание многонациональных органов, предназначенных для осуществления

контроля за обеспечением безопасности полетов, или заключение многосторонних соглашений, в зависимости от конкретного случая.

5.3.3 Проведены семинары/практикумы для должностных лиц государств и представителей авиационной отрасли с целью повышения осведомленности государств относительно их обязанностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов, обусловленных положениями *Конвенции о международной гражданской авиации*.

5.4 Более активное отслеживание и рассмотрение недостатков в области аэронавигации, выявленных по линии всех источников, включая региональные группы планирования и осуществления проектов (PIRG) (элемент 3.3)

5.4.1 Региональные группы планирования и осуществления проектов ИКАО (PIRG), действуя в рамках своих программ работы, выявляют, проводят оценку и направляют силы на устранение недостатков в области аэронавигации, применяя единую методологию, которая была утверждена Советом ИКАО. В ходе анализа и определения приоритетов в перечне недостатков группы PIRG обращают главное внимание на вопросы, имеющие критическое значение для обеспечения безопасности полетов, используя в качестве модели Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПП). Признавая, что многочисленные недостатки по-прежнему сохраняются в течение многих лет, Генеральным секретарем были составлены письма государствам и направлены лично министрам гражданской авиации с перечнем соответствующих недостатков и просьбой к министрам принять меры к устранению недостатков посредством плана действий и выделения необходимых ресурсов. Для более активного устранения недостатков в настоящее время предпринимаются другие конкретные действия.

5.4.2 В одной из рекомендаций, принятых Региональным аэронавигационным совещанием CAR/SAM/3, ИКАО было предложено пересмотреть методологию выявления недостатков в области авиационной метеорологии. Разработан и передан в региональные бюро соответствующий инструктивный материал с целью оказать им содействие в устранении недостатков в области авиационной метеорологии и способствовать применению единообразного подхода к устранению таких недостатков во всех регионах ИКАО.

5.5 Рассмотрение и совершенствование существующих систем баз данных о безопасности полетов в целях содействия распространению информации, связанной с безопасностью полетов (элемент 3.4)

5.5.1 В проекте резолюции Ассамблеи 35-й сессии Ассамблеи будет предложена стратегия защиты информации в системах сбора данных о безопасности полетов с целью повышения уровня безопасности полетов.

5.5.2 ИКАО принимала участие в работе Группы правительственной поддержки (ГПП) Глобальной авиационной информационной сети (ГАИС).

5.5.3 Участие ИКАО в разработке Европейской информационной базы данных о безопасности полетов обеспечило ее совместимость с базой данных о происшествиях и инцидентах ИКАО (ADREP).

5.5.4 Продолжается работа по созданию приемлемой в международном плане классификации баз данных о безопасности полетов.

5.6 Сотрудничество с государствами и авиационной отраслью в определении дополнительных мер по обеспечению безопасности полетов (элемент 3.5)

5.6.1 В 2003 году Одиннадцатая Аэронавигационная конференция разработала рекомендации, в которых, что касается ОрВД, рассматривались следующие вопросы: рамки обеспечения безопасности полетов; управление безопасностью полетов; совместное использование данных об авиационных происшествиях и инцидентах; защита источников информации о безопасности полетов; отслеживание вопросов безопасности полетов в ходе обычных операций; сертификация в области обеспечения безопасности полетов; организация контроля за обеспечением безопасности полетов; согласование вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности; и порядок действий авиадиспетчеров при возникновении нештатных ситуаций в полете. В рекомендациях Конференции в области связи, навигации и наблюдения (CNS) рассматривались вопросы внедрения и постепенного перехода к новым аэронавигационным системам, обеспечивающим реализацию функции связи, навигации и наблюдения. Многие из этих рекомендаций лягут в основу новых положений ИКАО, а также инструктивного материала.

5.6.2 В 2002 году состоялось 5-е совещание Комиссии и отраслевых структур, на котором присутствовали участники из различных секторов авиационной отрасли, Аэронавигационной комиссии и Секретариата ИКАО. После нападения террористов, имевшего место 11 сентября 2001 года, совещание помимо вопросов безопасности полетов рассмотрело и вопросы авиационной безопасности.

5.7 Поиск решений для выявленных проблем в области безопасности полетов (элемент 3.6)

5.7.1 Что касается основанного на базе новых технологий оборудования, которое должно устанавливаться на борту воздушных судов, то поправками к Приложению 6 были введены пересмотренные требования, касающиеся оборудования воздушных судов системой предупреждения о близости земли (GPWS), в которой предусмотрена функция предотвращения сближения с землей в прямом направлении. Как ожидается, эта мера внесет положительный вклад в решение проблемы столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT), которые в 2003 году по-прежнему представляли собой самую крупную категорию катастроф во всем мире.

5.7.2 Помимо внесения поправки в Приложение 6, проблема, связанная с угрозами, которые представляют собой CFIT, решалась посредством внесения в Приложение 10 поправок, касающихся заходов на посадку с вертикальным наведением, основанным на использовании GNSS, а также поправок к PANS-OPS, вводящих критерии для постоянного угла наклона траектории при неточных заходах на посадку; критерии для процедур стабилизированного захода на посадку; положения, касающихся SOP и формата контрольных перечней, а также положения о проведении инструктажей для экипажей. Ко всем нынешним механизмам повышения уровня безопасности полетов, относящимся к CFIT, было привлечено внимание на практикумах по вопросам ALAR.

5.7.3 Что касается наличия и качества электронных данных о местности, то в 2004 году были приняты новые положения Приложения 15, облегчающие предоставление надлежащих, последовательных и точных электронных данных о местности и препятствиях, а также обмен этими данными. Поправка также содержит элементы, касающиеся составления аэродромных карт

в электронном формате, а также предусматривает введение в Приложение 4 новых положений, касающихся стандартизации электронного предоставления навигационных карт летным экипажам.

5.7.4 В отношении усовершенствования процедур связи "воздух – земля" были приняты новые положения Приложений 1, 6, 10, 11 и PANS-ATM, которые усиливают обязательства государств по обеспечению того, чтобы диспетчеры УВД и летные экипажи владели английским языком для целей ведения радиотелефонной связи в воздушном пространстве, где требуется использование английского языка.

5.7.5 В Приложение 14 были введены начавшие применяться в 2003 году положения, касающиеся систем управления безопасностью полетов для аэродромов, предусматриваемых в рамках процедуры сертификации. Проведено три практикума с целью оказания помощи государствам в выполнении этих новых положений. Предполагается, что в 2004 году будет завершена подготовка нового руководства по системам управления безопасностью полетов для аэродромов.

5.7.6 В 2003 году была завершена подготовка нового руководства по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения, которое, как ожидается, будет опубликовано в 2004 году на всех языках. Была начата работа по расширению масштабов концепции проверок обеспечения безопасности полетов авиакомпаний (LOSA) в целях охвата организации воздушного движения (ОрВД), используя при этом сокращение NOSS (обзор обеспечения безопасности полетов в обычных эксплуатационных условиях).

5.7.7 В 2003–2004 гг. проводилась подготовительная работа по распространению УППКБП не только на Приложения 11 и 14, но и на все Приложения, касающиеся обеспечения безопасности полетов.

5.7.8 Что касается необходимости создания региональных групп по безопасности полетов и содействия их работе, то в 2003 году была учреждена Программа повышения уровня безопасности полетов в целях координации деятельности находящихся в различных странах мира организаций, занимающихся вопросами безопасности полетов, и распространения общих технических материалов, относящихся к сертификации и надзору за деятельностью эксплуатантов и организаций технического обслуживания.

5.7.9 Были разработаны новые положения ИКАО и инструктивный материал по вопросам человеческого фактора для включения в Приложения 6, 17 и PANS-OPS, а также в ряд руководств и прочий инструктивный материал. В начале 2004 года был опубликован сборник материалов "Человеческий фактор" № 16 "Вопросы межкультурного взаимодействия при обеспечении безопасности полетов".

5.7.10 Развернута кампания по повышению степени информированности и осведомленности государств в целях оказания им помощи в сокращении числа случаев несанкционированного выезда на ВПП и повышения безопасности операций на ВПП, в частности при введении процедур, направленных на повышение пропускной способности. Состоялись три семинара, которые включали в себя проводившееся в течение двух дней представление системы управления безопасностью полетов в целях обеспечения учета факторов безопасности полетов во всей системе. Кроме того, было подготовлено предложение по изменению PANS-ATM, которое предусматривает введение определения "несанкционированный выезд на ВПП" и требования к пилотам и диспетчерам управления воздушным движением предоставлять донесения об авиационных инцидентах после случаев появления препятствий на ВПП или

несанкционированного выезда на ВПП, что позволит облегчить сбор и анализ данных о случаях несанкционированного выезда на ВПП. Поправка к PANS-OPS предусматривала разработку предназначенных для летных экипажей стандартных эксплуатационных процедур (SOP) применительно к операциям, выполняемым на аэродроме.

5.7.11 Что касается усовершенствования оборудования и процедур ОрВД, то в Приложение 11 и PANS-ATM были включены новые положения, касающиеся RNP и RNAV. В положениях, содержащихся в Приложениях 11 и 15, оговаривается, что органам УВД необходимо разработать и опубликовать планы действий на случай аварийной обстановки.

5.7.12 Поправками к PANS-OPS введены пересмотренные эксплуатационные процедуры, касающиеся использования оборудования бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС II), а также новые инструктивные указания по обучению пилотов эксплуатации такого оборудования.

6. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

6.1 Бюджетные сценарии, предложенные на трехлетний период 2005–2006–2007 гг., значительно ограничат взаимодействие между ИКАО и многими из находящихся в различных странах мира организаций, выполняющих мероприятия в области безопасности полетов. Вероятным последствием этого ограничения будет сокращение в будущем объема работ, выполняемых в рамках ГПБП.

7. РЕЗЮМЕ

7.1 Для реализации упорядоченного подхода к рассмотрению вопросов безопасности полетов разработана четырехуровневая структура ГПБП, состоящая из целей, основных направлений, элементов и задач. Считается, что цели и основные направления ГПБП не будут изменяться часто. С другой стороны, элементы и связанные с ними задачи носят динамичный характер, что отражает возникающие угрозы безопасности полетов, прогресс в области технологии, изменяющиеся приоритеты и решенные задачи, как это изложено в п. 5.

7.2 С целью отражения наработок и изменений, имевших место после 2001 года, к настоящему рабочему документу прилагается новое издание ГПБП 2004 года. После рассмотрения на Ассамблее уточненный вариант ГПБП будет разослан государствам посредством письма государствам и будет размещен на открытом web-сайте ИКАО. В соответствии с резолюцией А33-16 Ассамблеи следующей очередной сессии Ассамблеи будет представлен доклад о ходе выполнения ГПБП.

8. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

8.1 Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению доклад о ходе выполнения Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО, содержащийся в настоящем рабочем документе, и обновленный вариант прилагаемого документа ГПБП, и

- b) настоятельно призвать государства поддержать усилия ИКАО, направленные на достижение целей и выполнение задач ГПП.

ДОПОЛНЕНИЕ

ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП) ИКАО (ИЗДАНИЕ 2004 г.)

1. ЦЕЛИ

1.1 Целями разработанного ИКАО Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) являются:

- a) сокращение количества авиационных происшествий и человеческих жертв во всем мире независимо от объема воздушного движения и
- b) достижение значительного снижения частоты авиационных происшествий, особенно в тех регионах, где эти показатели остаются высокими.

2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

2.1 Для достижения этих целей ГПБП предусматривает реализацию трех основополагающих аспектов системы управления безопасностью полетов следующим образом:

- 1-е основное направление – рассмотрение причинных факторов авиационных происшествий в мире для выявления конкретных проблем в области безопасности полетов, которые необходимо решить для сокращения количества и снижения частоты происшествий. Внимание будет уделяться причинам региональных различий показателей частоты происшествий.
- 2-е основное направление – отслеживание деятельности существующих групп по безопасности полетов с целью выявления проблем безопасности полетов, которые имеют глобальные последствия. При этом ГПБП основное внимание уделяет тем инициативам, которые вероятнее всего обеспечат сокращение количества и снижение частоты авиационных происшествий; и
- 3-е основное направление – привлечение внимания к проблемам безопасности полетов во всем мире путем обеспечения эффективного обмена данными и использования информации о безопасности полетов.

2.2 Исходя из этого, в разработанном ИКАО Глобальном плане обеспечения безопасности полетов определены те задачи и программы, которые могут принести наибольшую отдачу в области безопасности полетов в части сокращения количества и снижения частоты авиационных происшествий как на глобальной, так и на региональной основе. Предполагается, что для всех сторон, занимающихся вопросами безопасности полетов авиации, ГПБП станет инструментом планирования и наблюдения, с тем чтобы следить за прогрессом в соответствующих областях деятельности.

2.3 Для содействия практической работе цели и основные направления ГПБП конкретизируются в тематических разделах, или элементах, к каждому из которых относятся задачи и программы, как показано в п. 3.

3. ЭЛЕМЕНТЫ

3.1 **Проведение ежегодного рассмотрения причинных факторов авиационных происшествий и инцидентов с использованием всех имеющихся источников информации/данных (1-е основное направление)**

Связанные с этой работой задачи:

- a) выявлять специфические проблемы безопасности полетов;
- b) выявлять проблемы безопасности полетов, обуславливающие различия в частоте авиационных происшествий на региональном уровне;
- c) разрабатывать показатели безопасности полетов, позволяющие упростить выявление тенденций в сфере обеспечения безопасности полетов; и
- d) распространять информацию об итогах этой деятельности для использования государствами и отраслью в программах предотвращения авиационных происшествий.

3.2 **Выработка рекомендаций по безопасности полетов и оказание помощи в связи с выводами в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) (1-е и 2-е основные направления)**

Связанные с этой работой задачи:

- a) рассматривать критические с точки зрения безопасности полетов выводы, сделанные в ходе осуществления Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП);
- b) оказывать государствам содействие в создании эффективных структур контроля за обеспечением безопасности полетов, в том числе многонациональных органов там, где это представляется целесообразным;
- c) оказывать государствам содействие в разработке нормативных материалов; и
- d) поощрять распространение УППКБП на все связанные с безопасностью полетов области.

3.3 Более активное отслеживание и рассмотрение недостатков в области аэронавигации, сведения о которых поступают от всех источников, включая региональные группы планирования и осуществления проектов ИКАО (PIRG) (2-е основное направление)

Связанные с этой работой задачи:

- a) рассматривать недостатки и, по мере возможности, предоставлять государствам рекомендации в отношении предприятия соответствующих действий по их устранению.

3.4 Рассмотрение и совершенствование существующих систем баз данных о безопасности полетов в целях содействия распространению информации, связанной с безопасностью полетов (3-е основное направление)

Связанные с этой работой задачи:

- a) принимать участие в работе Группы правительственной поддержки (ГПП) Глобальной авиационной информационной сети (ГАИС) с целью поиска возможностей преодоления юридических или иных препятствий распространению информации, касающейся безопасности полетов;
- b) разрабатывать положения Приложений и инструктивного материала относительно систем добровольного представления данных об инцидентах;
- c) разрабатывать надлежащие средства для обеспечения того, чтобы участие в системах добровольного представления данных об инцидентах не влекло за собой штрафных санкций;
- d) разрабатывать надлежащие средства для обеспечения неразглашения конфиденциальной информации, связанной с безопасностью полетов;
- e) принимать участие в отраслевой деятельности, в частности в рамках Рабочей группы CAST/ИКАО по таксономии, по созданию единой классификации для упрощения кодирования, хранения и распространения на глобальной основе связанной с безопасностью полетов информации;
- f) обновлять положения Приложений в целях упрощения сбора и распространения связанной с безопасностью информации;
- g) помещать соответствующую связанную с безопасностью полетов информацию на web-сайте ИКАО; и
- h) разрабатывать положения Приложений и инструктивный материал для систем контроля выполнения полетов в обычных эксплуатационных условиях.

3.5 Сотрудничество с государствами и авиационной отраслью в определении дополнительных мер по обеспечению безопасности полетов (2-е основное направление)

Связанные с этой работой задачи:

- a) поддерживать контакты с Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) в Соединенных Штатах Америки, Объединенной стратегической инициативой по безопасности полетов (JSSI) в Европе и любыми другими возможными инициативами в области безопасности полетов;
- b) принимать участие в совместных инициативах правительств и отрасли по конкретным проблемам безопасности полетов;
- c) рассматривать связанные с безопасностью полетов существующие инициативы с целью определения наличия глобальной перспективы и решения вопроса о целесообразности их включения в техническую программу работы (ТПР) Организации в области аэронавигации;
- d) на регулярной основе проводить консультации с лидерами авиационной отрасли. Такие встречи, проводимые с участием представителей отрасли и международных организаций совместно с Комиссией и при поддержке Секретариата ИКАО, призваны:
 - i) информировать всех участников о достижениях в решении проблем безопасности полетов в контексте ГПБП;
 - ii) обеспечивать обмен информацией и, с учетом накопленного отраслью опыта, рассмотрение всех данных о происшествиях и предложений для разработки новых инициатив в рамках ГПБП; и
 - iii) предоставлять отраслевым структурам и международным организациям возможность для внесения своего вклада в ГПБП.

3.6 Поиск решений выявленных проблем в области безопасности полетов (2-е и 3-е основные направления)

3.6.1 *Наиболее важные вопросы.* Выявленные посредством анализа последних тенденций в области авиационных происшествий наиболее важными вопросами, связанными с безопасностью полетов, являются:

- a) СФИТ. Несмотря на то, что за последние три года число авиационных происшествий, связанных с СФИТ, сокращается, они по-прежнему составляют приблизительно треть катастроф воздушных судов авиакомпаний.
- b) Потеря управления. Этот вид авиационных происшествий является вторым по своей значимости в отношении смертельных случаев, и за последние три года в этом плане не отмечается никакого улучшения. Особую обеспокоенность в этом отношении вызывает этап взлета.

- c) Технические неисправности. Этот причинный фактор играет все возрастающую роль в катастрофах. Он действует применительно к воздушным судам, их системам или двигателям и, подтверждено, имеет особо критическое значение на этапе взлета.

3.6.2

Связанные с этой работой задачи:

- a) анализировать отчеты о последних авиационных происшествиях и другую имеющуюся информацию о происшествиях, связанных с CFIT, в целях определения и рассмотрения действий, которые все еще необходимо предпринимать в отношении таких авиационных происшествий;
- b) содействовать введению заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) или неточных заходов на посадку со стабилизированной траекторией снижения в тех местах, где еще не введены точные заходы на посадку;
- c) анализировать все источники информации, имеющие отношение к авиационным происшествиям, связанным с потерей управления, и происшествиям, связанным с техническими неисправностями, с целью определения необходимых корректирующих действий;
- d) разрабатывать стандарты и рекомендуемую практику (SARPS), направленные на предотвращение потери управления в полете;
- e) разрабатывать SARPS, направленные на повышение технической надежности воздушных судов и ограничение последствий технических неисправностей;
- f) повышать статус положений, касающихся аттестации персонала, занятого техническим обслуживанием, особенно в отношении обучения и определения его прав;
- g) создавать региональные организации по обеспечению безопасности полетов и способствовать их работе;
- h) повышать открытость и транспарентность систем проведения проверок;
- i) контролировать введение систем управления безопасностью полетов применительно к аэродромам и обслуживанию воздушного движения;
- j) контролировать ход работы, выполняющейся государствами в области внедрения новых требований к владению языком, и предоставлять, по мере необходимости, соответствующую помощь;
- k) подготовить пересмотренное издание Руководства по предотвращению авиационных происшествий; и
- l) подготовить руководство и комплект материалов по обеспечению безопасности на ВПП.