

## **МОНРЕАЛЬСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ О ПЛАНИРОВАНИИ МЕР ПО ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

*Принимая во внимание*, что Конвенция о международной гражданской авиации и Приложения к ней обеспечивают основополагающие рамки, необходимые для обеспечения безопасного функционирования глобальной авиационной системы,

*принимая во внимание*, что безопасность полетов является неперенным условием устойчивого развития воздушного транспорта, являющегося ускорителем экономического и социального развития,

*принимая во внимание*, что государства-члены несут коллективную ответственность за безопасность полетов и что повышение ее уровня может быть обеспечено только на основе совместных, коллективных и скоординированных усилий всех заинтересованных сторон под руководством Международной организации гражданской авиации (ИКАО),

*признавая* усилия международного сообщества, направленные на реализацию решений и рекомендаций Конференции высокого уровня по безопасности полетов, состоявшейся в 2010 году,

*признавая* предпринятые ИКАО действия и роль региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), государств-членов и партнеров по обеспечению безопасности полетов в определении и реализации целей и приоритетов Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), одобренных 38-й сессией Ассамблеи,

*признавая*, что навигация, основанная на характеристиках (PBN), является наивысшим приоритетом в сфере аэронавигации и что эффективный нормативный контроль является основным требованием к обеспечению ее безопасного внедрения,

*признавая*, что недавние события продемонстрировали необходимость совершенствования системы своевременной идентификации и определения местоположения воздушных судов, терпящих бедствие, а также повышения эффективности поисково-спасательных операций (SAR) и эвакуационных работ,

*признавая* трудности, связанные с интегрированием дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в национальные системы аэронавигации,

*признавая*, что недавний случай уничтожения гражданского воздушного судна продемонстрировал срочную необходимость предоставления государствам и авиакомпаниям точной и своевременной информации о риске для гражданской авиации, связанном с зонами конфликтов, и совершенствования существующих механизмов обмена такой информацией,

*напоминая*, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность населения в безопасности воздушного транспорта возможны только при условии наличия доступа к соответствующей и своевременной информации о безопасности полетов,

*признавая* роль авиации в чрезвычайных ситуациях в области общественного здравоохранения и важность сотрудничества между авиацией и сектором здравоохранения в планировании готовности и мер реагирования на угрозы для здоровья населения,

*признавая* вызовы, с которыми сталкиваются государства при создании эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и внедрении государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) для реализации целей ГПБП,

*напоминая*, что рамки безопасности полетов должны в полной мере использоваться всеми заинтересованными сторонами и что они должны превратиться в средство внедрения проактивной практики управления безопасностью полетов в целях обеспечения их устойчивой эффективности и действенности в меняющихся нормативно-правовых, экономических и технических условиях XXI века,

*признавая*, что защита некоторых записей и данных об авиационных происшествиях и инцидентах, другой информации, собираемой в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов, и ее источников имеет исключительно важное значение для обеспечения постоянного наличия информации, необходимой для проведения расследований авиационных происшествий и осуществления деятельности по управлению безопасностью полетов,

*признавая*, что обмен информацией о безопасности полетов имеет важнейшее значение для оценки и определения факторов риска, связанных с обеспечением эксплуатационной безопасности на государственном, региональном и глобальном уровнях,

*признавая*, что региональные структуры, включая RASG, Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РОРАП), являются эффективными механизмами поддержки государств в устранении недостатков в области обеспечения безопасности полетов и в повышении уровня безопасности полетов на основе принятия согласованных мер, сотрудничества и взаимодействия,

*признавая*, что более совершенные стратегии мобилизации ресурсов могут помочь государствам, испытывающим нехватку ресурсов, в создании эффективных систем контроля за обеспечением безопасности полетов,

генеральные директора гражданской авиации и руководители других полномочных органов, собравшиеся в Монреале (Канада) в период с 2 по 5 февраля 2015 года по случаю Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов, организованной ИКАО:

1. *Обязуются действовать в соответствии с планами, согласованными на Конференции, путем:*
  - a) активного участия в деятельности RASG, RSOO и других региональных структур, созданных для содействия достижению целей ГПБП;
  - b) использования всех имеющихся ресурсов для ускорения полного внедрения нормативного контроля в области PBN;
  - c) быстрой реализации концепции операций Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS), включая слежение каждые 15 мин в штатном режиме и слежение каждую минуту в случае бедствия;
  - d) незамедлительного обмена информацией о рисках для гражданской авиации, связанных с полетами над зонами конфликтов или вблизи этих зон;
  - e) применения принципов управления риском для безопасности полетов, зафиксированных в ГосПБП своих государств, и обеспечения реализации таких

принципов в системах управления безопасностью полетов в рамках всей авиационной системы;

- f) сотрудничества друг с другом для эффективной реализации новых, среднесрочных и долгосрочных целей ГПБП;
- g) обращения к другим министерствам и ведомствам в составе своих правительств с предложением обеспечить финансирование устойчивого развития воздушного транспорта, а также поддержать внесение связанных с авиацией вкладов в реализацию целей устойчивого развития ООН и относящихся к ним целей.

2. *Конференция:*

- a) *призывает* государства содействовать деятельности RASG путем предоставления технических экспертных знаний и осуществлять свои инициативы в области безопасности полетов, уделяя основное внимание своим приоритетам;
- b) *настоятельно призывает* государства и партнеров по обеспечению безопасности полетов поддерживать уверенность общества в безопасности авиатранспортной системы путем совершенствования методики слежения за полетами, особенно над океаническими и отдаленными районами, и совершенствования процедур SAR;
- c) *настоятельно призывает* государства и ИКАО в первоочередном порядке опубликовать, дополнительно разработать и осуществить принципы глобального слежения, определения места авиационного происшествия, извлечения информации бортовых самописцев и осуществления процедур SAR в соответствии с GADSS;
- d) *настоятельно призывает* ИКАО способствовать обмену информацией о рисках для гражданской авиации, связанных с полетами над зонами конфликтов или вблизи этих зон, а государствам – обмениваться всей имеющейся и важной информацией по этому вопросу;
- e) *настоятельно призывает* государства совершенствовать механизмы уменьшения риска для гражданской авиации, связанного с зонами конфликтов, посредством надежной оценки факторов риска;
- f) *настоятельно призывает* государства обеспечивать безопасность полетов гражданских воздушных судов на основе координации действий с военными органами, как это изложено в циркуляре ИКАО "Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения" (Cir 330);
- g) *призывает* государства оказывать помощь в разработке процедур, направленных на совершенствование принимаемых в авиационном секторе мер по противодействию угрозам для здоровья населения;
- h) *призывает* государства принимать соответствующие меры на основе эффективной реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в целях дальнейшего осуществления своих ГосПБП и информировать ИКАО о достигнутом прогрессе;

- i) призывает государства к дальнейшему совершенствованию ГосПБП и положений по управлению безопасностью полетов в целях обеспечения их внедрения в соответствии с целями ГПБП;
  - j) призывает государства руководствоваться инструктивным материалом ИКАО при разработке или изменении правил, касающихся ДПАС, и создавать официальные механизмы для разъяснения пользователям риска, связанного с эксплуатацией таких систем;
  - k) призывает государства, ИКАО и партнеров по обеспечению безопасности полетов сотрудничать друг с другом в целях решения вопросов безопасности полетов, касающихся иностранных эксплуатантов воздушных судов;
  - l) настоятельно призывает государства вводить при поддержке ИКАО новые и более действенные положения по защите некоторых записей и данных, связанных с авиационными происшествиями и инцидентами, другой информации, собираемой для поддержания или повышения уровня безопасности полетов, и источников такой информации;
  - m) призывает государства, RASG и других авиационных партнеров поддержать ИКАО в поэтапной разработке глобальной сети обмена информацией для сбора унифицированной информации, связанной с эксплуатационной безопасностью, и обмена ею;
  - n) призывает государства, RASG, партнеров по обеспечению безопасности полетов и отрасль поддержать обновление ГПБП, особенно в том, что касается передовой практики в государствах и регионах, обмена информацией о безопасности полетов и разработки дорожной карты (карт) по обеспечению безопасности полетов;
  - o) призывает государства, партнеров по обеспечению безопасности полетов и отрасль оказывать поддержку RASG и RSOO путем усиления их роли как стратегически важных структур сотрудничества и координации действий по устранению недостатков и определению приоритетов каждого региона;
  - p) призывает государства и соответствующие заинтересованные стороны активизировать свое участие в региональных структурах при устранении недостатков в области безопасности полетов и повышении уровня безопасности полетов и увеличивать свой вклад в них;
  - q) призывает государства и отрасль поддержать ИКАО при разработке глобальных концептуальных рамок в целях сокращения дублирования деятельности утвержденных организаций по техническому обслуживанию(УОТО), связанной с сертификацией и надзором.
- r) *Призывает ИКАО:*
- i) продолжать оказывать помощь государствам во внедрении SARPS, связанных с безопасностью полетов, и эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов посредством разработки дополнительного инструктивного материала, проведения учебных мероприятий и выпуска инструментария;
  - ii) продолжать оказывать помощь государствам во внедрении PBN;

- iii) завершить разработку концепции глобального снижения в рамках GADSS и играть ведущую роль в реализации инициативы по ее внедрению с использованием существующих технологий;
- iv) определить и обновить соответствующие инструктивные материалы (включая пересмотр циркуляра Cir 330) по оценке риска для полетов гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи этих зон, а также создать и разместить централизованное хранилище имеющейся информации о зонах конфликтов;
- v) продолжать деятельность по изучению информации, получаемой в результате расследований авиационных происшествий и инцидентов, а также информации предоставляемой изготовителями воздушных судов, в связи с необычными или экстремальными метеорологическими явлениями;
- vi) продолжать оказывать поддержку государствам в реализации целей ГПБП путем доработки и унификации установленных показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) для облегчения мониторинга и измерения;
- vii) отслеживать осуществление ГосПБП государствами-членами;
- viii) ускорить разработку положений, позволяющих осуществлять единый подход к регулированию ДПАС, и служить для государств форумом для обмена опытом и передовой практикой
- ix) обеспечить существенный прогресс в принятии новых и усовершенствованных положений по защите информации об управлении безопасностью полетов, а также записей и данных, относящихся к авиационным происшествиям и инцидентам, и оказать государствам помощь в введении этих положений;
- x) обеспечить наличие соответствующих средств адекватной защиты информации о безопасности полетов в целях содействия разработке глобальной концептуальной основы обмена информацией с использованием поэтапного подхода;
- xi) поддержать реализацию ГПБП посредством разработки дорожной карты (карт) по обеспечению безопасности полетов и его устойчивую эволюцию с использованием основанного на данных подхода;
- xii) возглавить деятельность по координации и оказанию содействия донорам и партнерам путем создания группы партнеров по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов в целях предоставления помощи государствам;
- xiii) разработать стратегию мобилизации ресурсов для наращивания потенциала по оказанию помощи в реализации мер и принять участие в разработке целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития;
- xiv) возглавить работу по согласованию и интеграции региональных структур, включая RASG и RSOO, для достижения целей ГПБП и региональных целей;
- xv) выполнять свою роль, содействуя дальнейшему развитию RSOO в целях обеспечения согласованных рамок сотрудничества между государствами и другими заинтересованными сторонами.

В связи с вышеизложенным Генеральные директора гражданской авиации и участники Конференции утвердили выводы и рекомендации, по которым должны быть предприняты действия всеми заинтересованными сторонами.

-----

## ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

### ТЕМА 1. РАССМОТРЕНИЕ НЫНЕШНЕЙ СИТУАЦИИ

#### Вопрос 1.1. Достижения и оставшийся объем работы

##### 1. ВЫВОД 1/1

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

а) *Прогресс, достигнутый после Конференции высокого уровня по безопасности полетов, состоявшейся в 2010 году (HLSC 2010):*

- 1) был отмечен значительный прогресс в выполнении рекомендаций HLSC 2010 и достижении целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП);
- 2) необходимо предпринять дополнительные усилия для эффективной реализации текущих инициатив, разработанных на HLSC 2010, и полной реализации целей ГПБП.

б) *Поддержка деятельности региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG):*

[Выводы, связанные с этим вопросом, рассматриваются в рамках вопроса 3.1 Конференции "Эффективное и действенное региональное сотрудничество".]

с) *Нормативный контроль за эффективным внедрением навигации, основанной на характеристиках (PBN):*

- 1) принимая во внимание, что отсутствие надлежащего нормативного контроля привело к задержкам с выполнением резолюции А37-11 Ассамблеи "Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках", основное внимание теперь следует сосредоточить на тех областях, в которых можно добиться максимальных преимуществ с точки зрения безопасности полетов.

##### 2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/1

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

а) *Прогресс, достигнутый после Конференции высокого уровня по безопасности полетов, состоявшейся в 2010 году (HLSC 2010):*

- 1) ИКАО, государствам и партнерам в сфере обеспечения безопасности полетов следует продолжать работать над реализацией текущих инициатив, основанных на рекомендациях HLSC 2010;

- 2) государствам следует поощрять эффективное использование авиа-эксплуатантами процессов системы управления безопасностью полетов (СУБП) прежде, чем внедрять систему управления факторами риска, связанными с утомлением (FRMS), для того чтобы добиться оптимального использования обеспечиваемых ею преимуществ в сфере безопасности полетов и эффективности;
  - 3) ИКАО следует предоставить связанную с безопасностью полетов документацию на всех языках ИКАО и использовать унифицированную терминологию.
- b) *Поддержка деятельности региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG):*
- [Рекомендации, связанные с этим вопросом, рассматриваются в рамках вопроса 3.1 Конференции "Эффективное и действенное региональное сотрудничество".]
- c) *Нормативный контроль за эффективным внедрением навигации, основанной на характеристиках (PBN):*
- 1) государствам следует ускорить полное введение нормативного контроля за внедрением навигации, основанной на характеристиках (PBN), используя в полной мере все имеющиеся ресурсы для повышения эффективности работы своего органа по надзору в сфере PBN;
  - 2) государствам следует продолжить выполнение резолюции А37-11 Ассамблеи "Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках", уделяя особое внимание тем областям, в которых можно добиться максимальных преимуществ с точки зрения безопасности полетов;
  - 3) ИКАО следует выработать четкий набор различных требований к нормативному контролю, функций и мероприятий, необходимых для эффективного внедрения PBN.

## **Вопрос 1.2. Возникающие проблемы в области безопасности полетов**

### **1. ВЫВОД 1/2**

#### 1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

##### a) *Глобальное слежение за полетами*

- 1) Последние события, такие как авиационное происшествие с рейсом AF447 и исчезновение воздушного судна, выполнявшего рейс MH370, высветили необходимость разработки положений с требованием о том, чтобы эксплуатанты определяли местоположение воздушного судна в любое время и в любом месте;

- 2) государствам, аэронавигационным полномочным органам и отрасли следует в безотлагательном порядке приступить к добровольному внедрению глобального слежения с использованием имеющихся технологий.

b) *Зоны конфликтов*

- 1) Трагическая утрата воздушного судна, выполнявшего рейс МН17, высветила необходимость предоставления государствам и авиакомпаниям точной и своевременной информации о факторах риска для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов;
- 2) существует острая необходимость использования имеющихся механизмов в целях обмена критически важной информацией об ограничениях на использование воздушного пространства, связанных с зонами конфликтов.

c) *Координация действий гражданских и военных органов*

- 1) Государствам следует обеспечить безопасность полетов гражданских воздушных судов на основе координации действий с военными органами, как это изложено в циркуляре ИКАО "Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения" (Сиг 330), и этот циркуляр следует регулярно обновлять.

d) *Общественное здравоохранение*

- 1) Вспышка лихорадки Эбола продемонстрировала непреходящую ценность Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), и имеется необходимость изыскать ресурсы для обеспечения его устойчивости;
- 2) государства могут использовать уже имеющийся экспертный потенциал своих регламентирующих органов для совершенствования мер противодействия угрозам общественному здравоохранению, влияющим на гражданский сектор.

e) *Экстремальные метеорологические условия*

- 1) Имеется потребность в дальнейшем анализе информации, полученной в результате расследований авиационных происшествий и инцидентов, для определения необходимости усовершенствования положений ИКАО в целях дальнейшего уменьшения рисков, связанных с экстремальными метеорологическими условиями.

f) *Продолжительность записей CVR*

- 1) Государствам следует поддержать поправки, предложенные Группой экспертов по бортовым самописцам (FLIRECP), касающиеся увеличения продолжительности записей бортовых речевых самописцев (CVR) для новых крупных самолетов до 25 ч;

- 2) ИКАО следует обеспечить, чтобы такое увеличение продолжительности записей CVR сопровождалось соответствующими гарантиями в отношении возможного использования CVR, ограничивающими его целями поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

## 2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 1/2

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

а) *Глобальное слежение за полетами*

- 1) ИКАО следует ускоренными темпами опубликовать и использовать Глобальную систему оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) для внедрения штатного, нештатного и аварийного слежения за полетами, осуществления поисково-спасательных (SAR) операций и извлечения информации бортовых речевых самописцев (CVR) и самописцев полетных данных (FDR);
- 2) ИКАО следует в безотлагательном порядке продолжить разработку основанных на эксплуатационных характеристиках положений по штатному слежению за воздушными судами, предусматривающих для отрасли практически осуществимые варианты решения данной задачи, и настоятельно призвать отрасль приступить к внедрению глобального слежения (на добровольной основе), используя для этого существующие технологии;
- 3) ИКАО следует играть ведущую роль в реализации инициативы по внедрению глобального слежения за воздушными судами в международном контексте, предназначенном для демонстрации наилучших видов использования существующего на сегодняшний день оборудования, и свести результаты этой работы в инструктивный материал;
- 4) ИКАО следует поддержать проведение региональных учений по поиску и спасанию (SAR), связанных с нештатным поведением воздушных судов, и делиться результатами этих учений с международным сообществом;
- 5) ИКАО следует рассмотреть вопрос взаимосвязи между Приложением 12 "*Поиск и спасание*" и Приложением 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" в целях уточнения соответствующих положений, касающихся случаев, когда воздушное судно остается не найденным на момент окончания поисково-спасательной операции, а поиск продолжается в целях обнаружения воздушного судна для целей проведения расследования;
- 6) ИКАО следует рекомендовать государствам и Международному союзу электросвязи (МСЭ) обсудить на Всемирной конференции радиосвязи в 2015 году (ВКР 15) потребное распределение частот, чтобы в безотлагательном порядке распределить необходимый спектр для службы наблюдения за воздушным движением.

б) *Зоны конфликтов*

- 1) ИКАО и государствам следует принять меры к реализации стратегии, разработанной Целевой группой по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов (ЦГ РЗК), в качестве основы для совершенствования механизмов, имеющих целью уменьшить риск для гражданской авиации, связанный с зонами конфликтов;
- 2) ИКАО следует в срочном порядке создать простое централизованное веб-хранилище данных для обеспечения доступа к информации, необходимой для оценки факторов риска над зонами конфликтов и вблизи этих зон. Источник такой информации должен четко указываться в хранилище;
- 3) ИКАО следует пересмотреть соответствующие SARPS и инструктивный материал, касающиеся оценки риска для полетов над зонами конфликтов и вблизи них, для содействия обеспечению наивысшего уровня безопасности полетов в гражданской авиации;
- 4) ИКАО следует просить Группу экспертов по расследованию авиационных происшествий (AIGP) рассмотреть соответствующие положения Приложения 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*", уделяя должное внимание следующим ситуациям:
  - i) государство места происшествия не проводит расследование, предусмотренное Приложением 13, и не намерено делегировать проведение такого расследования другому государству;
  - ii) окончательный отчет не выпускается в течение разумного периода времени;
  - iii) объемы участия в расследовании государств, граждане которых погибли или получили серьезные телесные повреждения;
- 5) государствам следует поддержать механизм ИКАО по обмену информацией путем безотлагательного предоставления всей соответствующей информации о факторах риска, связанных с полетами над зонами конфликтов или вблизи этих зон.

с) *Экстремальные метеорологические условия*

- 1) ИКАО следует продолжить работу по изучению данных и информации, полученных в результате расследований авиационных происшествий и инцидентов, а также данных и информации, предоставленных изготовителями воздушных судов в связи с необычными/экстремальными метеорологическими явлениями;
- 2) на основе результатов этого изучения ИКАО следует определить необходимость в доработке положений ИКАО, касающихся летной годности, производства полетов и бортовой аппаратуры обнаружения, в целях дальнейшего уменьшения меняющихся метеорологических рисков, и принять соответствующие меры.

d) *Сотрудничество гражданских и военных органов*

- 1) ИКАО следует оказать поддержку государствам в обеспечении ими безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации на основе координации действий с военными органами, как это изложено в циркуляре ИКАО "*Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения*" (Сиг 330), и регулярно обновлять этот циркуляр.

e) *Общественное здравоохранение*

- 1) ИКАО следует поддерживать Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) в целях оказания помощи государствам в подготовке к любым новым угрозам для здоровья населения и оперативном реагировании на них;
- 2) государствам следует участвовать в поддержке программы CAPSCA и вносить в нее финансовый вклад и/или вклад в натуральной форме;
- 3) государствам следует, если это представляется возможным, использовать экспертный потенциал медицинских управлений своих регламентирующих органов, в дополнение к другим специалистам в области общественного здравоохранения, для совершенствования мер противодействия угрозам общественному здравоохранению и реагирования на них в авиационном секторе.

f) *Общая информация*

- 1) ИКАО следует подготовить обновленную информацию о ходе и результатах работы по вышеупомянутым вопросам и представить ее в виде доклада на 39-й сессии Ассамблеи.

## **ТЕМА 2. БУДУЩИЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

### **Вопрос 2.1. Государственная программа по безопасности полетов**

#### **1. ВЫВОД 2/1**

##### **1.1 Конференция согласовала следующие выводы:**

a) *Стратегии управления безопасностью полетов*

- 1) Подход, основанный на оценке риска, является эффективным средством, позволяющим государствам управлять новой и уже проводимой авиационной деятельностью;
- 2) государствам необходим дополнительный инструктивный материал для разработки нормативных положений, основанных на характеристиках;

- 3) новые или обновленные положения ИКАО, а также сотрудничество между государствами необходимы для обеспечения безопасной интеграции дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС).
- b) *Внедрение государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)*
- 1) Внедрение государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) следует контролировать для определения хода достижения целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП);
  - 2) государствам необходимы дополнительный инструктивный материал и обмен опытом для совершенствования и внедрения ГосПБП;
  - 3) необходимо иметь показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), позволяющие государствам осуществлять мониторинг и измерять эффективность деятельности.
- c) *Совершенствование положений государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)*
- 1) Принятие Приложения 19 "Управление безопасностью полетов" способствует консолидации основополагающих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в области управления безопасностью полетов, что позволит обеспечить их дальнейшее совершенствование;
  - 2) совершенствование положений государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) должно помочь государствам в деятельности по достижению целей Глобального плана по обеспечению безопасности полетов (ГПБП), благодаря слиянию восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов с концептуальными рамками ГосПБП способом, позволяющим государствам выходить на уровень развития, необходимый на каждом этапе для достижения устойчивых показателей высокой эффективности.

## 2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/1

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) *Стратегии управления безопасностью полетов*
- 1) ИКАО следует оценить возможность и выгоды от включения в сферу действия системы управления безопасностью полетов (СУБП) дополнительных видов деятельности в сфере авиации;
  - 2) ИКАО следует создать координационный механизм в помощь государствам при решении вопросов безопасности полетов, касающихся иностранных эксплуатантов воздушных судов;

- 3) ИКАО следует разработать инструктивный материал, способствующий подготовке нормативных положений, основанных на характеристиках;
  - 4) ИКАО следует ускорить процесс подготовки положений, которые могли бы использоваться государствами для регулирования полетов дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) в своем воздушном пространстве и проведения разъяснительной работы с пользователями в отношении рисков, связанных с такими полетами;
  - 5) государствам следует рассмотреть вопрос о рисках для международных полетов в связи с нерегулируемым использованием дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС) в окрестностях аэродромов;
  - 6) ИКАО следует предоставить государствам вспомогательный материал для оказания помощи в уменьшении рисков для международных полетов в связи с эксплуатацией ДПВС в окрестностях аэродромов.
- b) *Внедрение государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)*
- 1) Государствам следует использовать механизм ИКАО по анализу недостатков государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и методику самостоятельной оценки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) целях содействия мониторингу и внедрению ГосПБП;
  - 2) ИКАО следует разработать инструктивный материал и механизмы обмена передовой практикой в поддержку процесса внедрения ГосПБП;
  - 3) ИКАО следует совершенствовать и стандартизировать определенные показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) с учетом уже используемых в настоящее время.
- c) *Совершенствование положений государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)*
- 1) При рассмотрении вопроса об объединении 8 критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и 11 элементов государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) ИКАО следует обеспечить, чтобы 8 критических элементов оставались очевидными и подчеркнуть их роль как основы ГосПБП;
  - 2) ИКАО следует обеспечить единообразие положений, касающихся сбора данных о безопасности полетов.

## **Вопрос 2.2. Защита информации о безопасности полетов**

### **1. ВЫВОД 2/2**

#### **1.1 Конференция согласовала следующие выводы:**

- a) полномочные органы по расследованию авиационных происшествий в ходе расследований собирают и подготавливают материалы с целью определения

причин авиационных происшествий и инцидентов и/или способствующих им факторов для предотвращения их повторения. Обеспечение постоянного доступа полномочных органов по расследованию авиационных происшествий к важной информации в ходе расследования зависит от способности государств внедрить соответствующие меры защиты записей и данных об авиационных происшествиях и инцидентах;

- b) упреждающие механизмы управления безопасностью полетов опираются на сбор, анализ информации о безопасности полетов и обмен ею для своевременной идентификации и последующего снижения рисков и опасностей, которые могут привести к авиационному происшествию или инциденту. Успех такого упреждающего подхода к управлению безопасностью полетов зависит от соответствующей защиты информации о безопасности полетов и ее источников, необходимой для содействия полноценному представлению информации;
- c) защита некоторых записей и данных, относящихся к авиационным происшествиям, другой информации, собираемой в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов, и ее соответствующих источников является необходимым условием повышения уровня безопасности полетов и должна вводиться на законодательном уровне;
- d) multidisciplinary группы экспертов внесли вклад в разработку предложений, направленных на обновление положений ИКАО по защите некоторых записей и данных, относящихся к авиационным происшествиям и инцидентам, другой информации, собираемой в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов, и ее соответствующих источников;
- e) последовательность и связанность предложений в отношении соответствующих Приложений, которые должны быть достигнуты путем согласования деятельности соответствующих групп экспертов, замечаний со стороны государств и материалов, предоставленных в ходе Конференции, имеют важнейшее значение для разработки, принятия и эффективного внедрения новых или усовершенствованных положений по этому вопросу. Кроме того, необходимо ясно определить виды информации и источники, подлежащие защите, а также масштабы, уровни и пределы желаемой защиты;
- f) быстрый прогресс в работе ИКАО по принятию и совершенствованию положений о защите некоторых записей и данных, относящихся к авиационным происшествиям и инцидентам, информации, собираемой в целях поддержания или повышения уровня безопасности полетов, наряду с оказанием государствам помощи во внедрении этих новых рамок защиты информации имеет исключительно важное значение для повышения уровня безопасности полетов.

## 2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/2

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) ИКАО следует обеспечить существенный и быстрый прогресс в принятии новых и усовершенствованных положений по защите некоторых записей об авиационных происшествиях и инцидентах, другой информации, собираемой в

целях поддержания или повышения безопасности полетов, и ее источников, обеспечивая при этом последовательность, согласованность и ясность предложений и учитывая сроки, необходимые государствам для принятия или изменения соответствующего законодательного акта(ов);

- b) государствам следует внести необходимые юридические корректировки для эффективного внедрения новых и усовершенствованных рамок защиты информации в целях содействия деятельности по управлению безопасностью полетов и расследованию авиационных происшествий;
- c) ИКАО следует оказывать государствам поддержку во внедрении новых и обновленных положений посредством реализации стратегии, предусматривающей разработку вспомогательного инструктивного материала, инструментария и семинаров с учетом потребностей каждого региона в целях укрепления доверия, сотрудничества и общего взаимопонимания между специалистами по безопасности полетов, полномочными органами по проведению расследований авиационных происшествий, регулирующими органами, правоохранительными органами и судебными органами в контексте культуры открытой отчетности.

### **Вопрос 2.3. Обмен информацией о безопасности полетов**

#### **1. ВЫВОД 2/3**

##### **1.1 Конференция согласовала следующие выводы:**

- a) обмен информацией представляет собой основополагающий принцип безопасной системы воздушного транспорта и признается в качестве одного из необходимых условий достижения целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГППП);
- b) инициативы в области обеспечения безопасности полетов основываются на четком понимании принципов определения и обеспечения защиты информации о безопасности полетов;
- c) необходимо обеспечить наличие соответствующих средств, систем и правовых рамок, позволяющих государствам и организациям осуществлять обмен информацией о безопасности полетов;
- d) дальнейшее развитие глобальных инициатив в области обеспечения безопасности полетов и стратегий их реализации следует основывать на сборе, анализе информации и обмене ею между государствами и заинтересованными авиационными сторонами;
- e) необходим поэтапный подход к разработке глобальной концептуальной основы совместного использования информации;
- f) признаны выгоды обеспечения доступности на глобальном уровне информации, собираемой посредством региональных механизмов обмена информацией о безопасности полетов.

## 2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/3

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- a) в интересах обеспечения безопасности полетов ИКАО следует способствовать использованию поэтапного подхода к разработке глобальной концептуальной основы в целях обмена информацией, относящейся к выявлению вопросов безопасности полетов системного характера и других видов информации;
- b) ИКАО следует провести исследование в целях оценки необходимости преобразования онлайн-системы Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов на основе механизма непрерывного мониторинга (УППКБП-МНМ) в более прозрачный центр объединения данных, который будет дополнять деятельность ИКАО и государств-членов в рамках УППКБП-МНМ, электронной системы представления информации о различиях (EFOD), региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) и других рабочих групп;
- c) ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке механизма оценки принципов соблюдения Кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования;
- d) государствам следует разработать методы сбора и обмена данными об эксплуатационной безопасности, а также стандартизированную методологию управления факторами риска для безопасности полетов в целях обеспечения единообразия процессов поддержания летной годности;
- e) ИКАО следует создать базу данных, содержащую рекомендации глобального значения для безопасности полетов, и ускорить проведение соответствующих действий по размещению ее на соответствующем сайте ИКАО.

### Вопрос 2.4. Эволюция Глобального плана обеспечения безопасности полетов

#### 1. ВЫВОД 2/4

1.1 Конференция согласовала следующий вывод:

- a) *обновление Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2014–2016 гг.*
  - 1) дорожная карта(ы) помогут государствам и регионам в реализации ГПБП;
  - 2) для обеспечения постоянной и устойчивой эволюции ГПБП необходимо, чтобы в его обновлении участвовали все заинтересованные стороны.

## 2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 2/4

2.1 Конференция согласовала следующую рекомендацию:

- а) *обновление Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2014–2016 гг.*
- 1) ИКАО во взаимодействии с государствами региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), партнерами по обеспечению безопасности полетов и отраслью следует разработать дорожную карту(ы) по обеспечению безопасности полетов в поддержку ГПБП;
  - 2) ИКАО во взаимодействии с государствами, RASG, партнерами по обеспечению безопасности полетов и отраслью следует разработать методы определения будущих целей и приоритетов в области безопасности полетов для обновления ГПБП, принимая при этом во внимание данные об эксплуатационной безопасности и необходимость обеспечения преемственности и стабильности этого стратегического документа.

### **ТЕМА 3. СОДЕЙСТВИЕ АКТИВИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

#### **Вопрос 3.1. Эффективное и действенное региональное сотрудничество**

##### **1. ВЫВОД 3/1**

1.1 Конференция согласовала следующие выводы:

- а) *Региональное сотрудничество, направленное на повышение уровня безопасности полетов в государствах*
- 1) Партнерам по обеспечению безопасности полетов, включая государства-доноры, международные организации, отраслевые организации и финансовые учреждения, рекомендуется поддерживать усилия ИКАО по оказанию помощи государствам в повышении уровня безопасности полетов путем расширения координации деятельности, сотрудничества и взаимодействия на региональном уровне;
  - 2) имеется необходимость в разработке ИКАО стратегии мобилизации ресурсов в целях расширения возможностей оказания помощи при внедрении;
  - 3) ИКАО рекомендуется принимать участие в определении целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций;
  - 4) рекомендуется делать добровольные взносы в Фонд развития людских ресурсов (HRDF).
- б) *Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)*
- 1) Наличие согласованной и общей структуры и сотрудничество между государствами, партнерами по обеспечению безопасности полетов и донорами крайне важно для оказания содействия созданию и устойчивой

эволюции региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO);

- 2) ИКАО играет ключевую роль в предоставлении инструктивных указаний, рассмотрении и обмене информацией и передовой практикой деятельности RSOO в целях исключения неэффективности, повышения действенности и оказания поддержки государствам в достижении глобальных целей в области безопасности полетов;
  - 3) региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) – это растущая реальность в современном авиационном мире и они заслуживают особого внимания со стороны ИКАО, государств и партнеров по обеспечению безопасности полетов; RSOO в развивающихся регионах должны получать дополнительную поддержку.
- с) *Сертификация и надзор в отношении деятельности утвержденных организаций по техническому обслуживанию (УОТО)*
- 1) ИКАО во взаимодействии с государствами и отраслевыми организациями следует разработать международные рамки и региональные инициативы, направленные на оказание содействия понижению степени дублирования в области сертификации утвержденных организаций по техническому обслуживанию (УОТО) и осуществления надзора за их деятельностью.

## 2. РЕКОМЕНДАЦИЯ 3/1

2.1 Конференция согласовала следующие рекомендации:

- а) *Региональное сотрудничество, направленное на повышение уровня безопасности полетов в государствах*
- 1) Партнерам по обеспечению безопасности полетов, включая государства-доноры, международные организации, отраслевые организации и финансовые учреждения, следует оказывать помощь государствам в целях повышения уровня безопасности полетов путем расширения координации деятельности, сотрудничества и взаимодействия на региональном уровне в рамках реализуемых ИКАО политики, стратегии, основных принципов и механизмов обеспечения безопасности полетов;
  - 2) ИКАО следует возглавить деятельность по координации и оказанию содействия донорам и партнерам в деле предоставления помощи государствам в реализации мер по обеспечению безопасности полетов;
  - 3) ИКАО следует рассмотреть вопрос о создании группы партнеров по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов на основе существующей сети совместной помощи в области безопасности полетов (SCAN) в целях обмена информацией об оказании помощи, сотрудничества, мобилизации ресурсов и согласования конечных показателей и задач;

- 4) ИКАО следует разработать стратегию мобилизации ресурсов и план внедрения для увеличения ресурсов, активизации мероприятий по оказанию помощи и наращивания потенциала в реализации помощи;
  - 5) ИКАО следует возглавить работу по согласованию и координации региональных инициатив, направленных на повышение безопасности полетов, реализацию целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и выполнение региональных целевых задач в области безопасности полетов при участии региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), региональных комиссий гражданской авиации (CAC) и организаций по подготовке авиационных специалистов (ATO), избегая при этом дублирования усилий, а также устраняя недостатки;
  - 6) в каждом регионе следует создать и усовершенствовать механизмы координации действий между группами регионального планирования и осуществления проектов и региональными группами по обеспечению безопасности полетов (PIRG-RASG) и включить их в соответствующие процедурные справочники/руководства;
  - 7) государствам, международным организациям и отрасли следует активизировать свое участие в механизмах ИКАО и региональных партнерских механизмах в области безопасности полетов и увеличивать свой вклад в них;
  - 8) государствам, международным организациям и отрасли следует и впредь поддерживать деятельность региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) путем повышения уровня своего участия и вклада ресурсов, включая технических экспертов, и оказания содействия дальнейшей реализации инициатив RASG в области безопасности полетов;
  - 9) ИКАО следует принять участие в разработке целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития;
  - 10) государствам, международным организациям и отрасли следует увеличить свой вклад в добровольные фонды ИКАО, включая Фонд безопасности полетов (SAFE) и Фонд развития людских ресурсов (HRDF).
- b) *Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)*
- 1) В ИКАО следует предоставить добровольные ресурсы в натуральной форме для программы работы в поддержку региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) посредством:

- i) проведения исследования, возможно с помощью создания рабочей группы, для изучения способов интеграции функций и расширения полномочий RSOO в отношении региональных рамок ИКАО в области безопасности полетов, возможных механизмов устойчивого финансирования, объединения RSOO и соглашений между ними, преобразования программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) в RSOO, с представлением доклада о достигнутых результатах на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО;
  - ii) совершенствования инструктивного материала в Doc 9734 ИКАО *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"*, часть В *"Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"*;
  - iii) заинтересованным сторонам и партнерам по развитию следует расширить поддержку, оказываемую проектам международного сотрудничества, в целях охвата мероприятий и программ работы RSOO.
- c) *Сертификация и надзор в отношении деятельности утвержденных организаций по техническому обслуживанию (УОТО)*
- 1) В ИКАО следует предоставить добровольные ресурсы в натуральной форме для программы работы, касающейся оказания поддержки государствам, путем проведения исследования, возможно с помощью создания рабочей группы, направленного на рассмотрение разработки глобальных концептуальных рамок и региональных инициатив в целях сокращения объема дублирования в сертификации и надзоре в отношении деятельности утвержденных организаций по техническому обслуживанию (УОТО), и представить доклад о достигнутых результатах на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.