



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга**

**УСТОЙЧИВОСТЬ ЭФФЕКТИВНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА  
ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КАК ЦЕЛЬ, СТОЯЩАЯ ПЕРЕД  
ГОСУДАРСТВАМИ И МНМ УППКБП**

(Представлено Венесуэлой при поддержке указанных ниже государств SAM  
и государств ЛАКГА)<sup>2</sup>

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе изложены проблемы и стратегии, связанные с обеспечением устойчивости государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, интегрированных в государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП), которые следует принимать во внимание при разработке глобальных стратегий повышения безопасности полетов на основании положительных результатов эффективного осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и для того, чтобы внести вклад в достижение целей, относящихся к эффективной реализации государственных программ по безопасности полетов в рамках Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную в настоящем рабочем документе информацию;
- b) принять эти аспекты во внимание при разработке и реализации стратегий ГПБП и мероприятий для его эффективного внедрения.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	

<sup>1</sup> Документ на испанском языке представлен Венесуэлой.

<sup>2</sup> Белиз, Боливия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Устойчивость государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (SSO), которая способствует достижению целей в области безопасности полетов и обеспечивает после ее введения в действие устойчивое развитие, представляет собой заслуживающую внимания задачу для государств.

1.2 Этот вопрос стал значительно более актуальным с принятием Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), которая вначале осуществлялась в государствах с помощью регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок соблюдения Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*, но сфера проверки которой впоследствии была расширена и включила остальные касающиеся безопасности полетов Приложения в рамках всеобъемлющего системного подхода (ВСП), а затем была преобразована в механизм непрерывного мониторинга (МНМ).

1.3 Полученные результаты позволили установить поддающиеся оценке первоначальные исходные рамки для системы SSO за счет восьми критических элементов (КЭ) и указаний по критическим областям или заслуживающим внимания вопросам, которые следует учитывать в рамках потенциала для контроля за обеспечением безопасности полетов.

1.4 После выявления взаимосвязи между восемью КЭ системы SSO и элементами, указанными в рамках ГосПБП, была предложена и принята поправка к Приложению 19 *"Управление безопасностью полетов"*, предусматривающая интеграцию КЭ в систему SSO в качестве элементов рамок ГосПБП.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С УСТОЙЧИВОЙ РЕАЛИЗАЦИЕЙ КЭ SSO, ИНТЕГРИРОВАННЫХ В РАМКИ ГОСПБП

2.1 Результаты и прогресс, достигнутые в ходе координированных ИКАО проверок и валидации на местах, позволили государствам установить начальный базовый уровень своих SSO и таким образом начать разработку элементов рамок ГосПБП.

2.2 В отношении полученных результатов применяется предписывающий подход, согласно которому оценка проводится в плане "выполнения" на момент оценки мероприятий, а не в плане "уровня эффективности", который бы постоянно оценивал КЭ и давал ощутимые результаты в области безопасности полетов, обеспечивая в то же время вышеупомянутое выполнение.

2.3 Результаты даже не сопоставимы среди государств, которые имеют один и тот же уровень эффективной реализации, в группу которых, если применить принцип масштабирования, входят группы крупных развитых государств, других средних и менее развитых государств и небольших государств. Критерии оценки ответов на вопросы протокола (ВП) проверок этот критерий во внимание не принимают.

2.4 Повышение уровня реализации государства следует принимать за одну из целей ГосПБП, измерение эффективной реализации – за SPI, а его полученное значение – за исходную точку для его задач (повышение или поддержание приемлемого уровня).

2.5 Достижение этой цели, SPI и выполнение этих задач должно продемонстрировать положительное воздействие на другие цели ГосПБП, связанные с указанными результатами.

2.6 Если КЭ будут составлены государствами в этом контексте, их устойчивая реализация будет трактоваться в свете целей государства, а не соблюдения обязательств в рамках УППКБП.

2.7 Для обеспечения устойчивой реализации КЭ SSO, интегрированных в рамки ГосПБП, полезным механизмом является внутренние проверки государства для включения ГосПБП в государственную оценку эффективности обеспечения безопасности полетов.

2.8 На основании результатов внутренних проверок, а также таких инструментов оценки, как протоколы проверки УППКБП, и с помощью применения дополнительных инструментов оценки эффективности (например, характер рисков в государстве, оценка эффективности управления) можно эффективно выявить проблемы / вызывающие обеспокоенность вопросы в различных областях и подразделениях в государстве, а также приоритеты в выделении государственных ресурсов (исходя из потенциального риска как следствие частичного или полного невыполнения).

2.9 Что касается устойчивости нормативных аспектов, процедур и вспомогательных средств для ведомств гражданской авиации, то модели, удовлетворяющие этим потребностям, в настоящее время можно найти в альтернативных нормативно-правовых рамках и документах. Например, Венесуэла в целях гармонизации использует типовые латиноамериканские авиационные правила (LAR), подготовленные Южноамериканским бюро ИКАО с помощью региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP).

2.10 В отношении устойчивости в части выполнения каждой функции по безопасности полетов необходимо вначале четко определить квалификационные требования к персоналу, а также установить требуемый набор навыков, объем знаний и характер специальных умений. Таким образом потребности в подготовке персонала и их приоритизация в планах подготовки организаций будут выявляться более эффективно. Следует по-прежнему поощрять с помощью региональных бюро ИКАО, государств и отрасли проведение совместных мероприятий по подготовке персонала, которые предоставляют возможность обмена знаниями и опытом. Каждое государство и его отрасль должны установить цели в области подготовки и руководить инструкторами, которые способствуют приумножению знаний, с тем чтобы обеспечить непрерывность подготовки штатных и новых сотрудников. В качестве средства получения положительных результатов в достижении целей безопасности полетов важно создать и применять механизмы, гарантирующие эффективность занятий, проводимых с эксплуатационным персоналом.

2.11 Устойчивость в проведении сертификации и осуществлении процессов надзора на протяжении многих лет обеспечиваются с помощью инструментов планирования, мониторинга и контроля, адаптируемых к реальной ситуации в каждой организации, государстве и отрасли, что улучшило управление безопасностью полетов с учетом в первую очередь внедрения SARPS. После реализации ГосПБП, разработки и первоначального введения КЭ крайне важно собрать и проанализировать относящиеся к данному процессу результаты, данные и информацию, с тем чтобы выявить достигнутые усовершенствования, области, критичные или важные для безопасности полетов, опасные факторы и связанные с ними риски для безопасности полетов, что будет способствовать принятию решений на основе имеющихся данных и информации.

2.12 Демонстрацию достижения эффективной реализации с помощью УПКБП и создание механизмов внутренней проверки в рамках ГосПБП государства следует рассматривать как "средство, а не цель" в деле повышения безопасности полетов.

– КОНЕЦ –