



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

- Пункт 6 повестки дня. **Направление будущей работы**
6.2 **Стандартизация – подход к разработке SARPS в поддержку концепции "единого неба"**

РАЗРАБОТКА КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА К УПРАВЛЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

(Представлено Соединенными Штатами Америки и поддержано Австралией, Бразилией, Канадой, Новой Зеландией, Швейцарией и Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (УППКБП) и механизм непрерывного мониторинга (МНМ) предусматривают методику осуществления мониторинга и определения возможностей государств в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов, которая включает в себя осуществление непосредственного контроля и проведение проверок с последующим анализом данных. Совсем недавно ИКАО опубликовала для государств требования по управлению безопасностью полетов, предусматривающие разработку государствами государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), нацеленных на достижение приемлемого уровня эффективности деятельности по обеспечению безопасности полетов в рамках их систем гражданской авиации. Более того, ИКАО учредила Группу экспертов по управлению безопасностью полетов, которой поручено разработать новое Приложение по вопросам управления безопасностью полетов. Таким образом, для разработки более эффективной целостной системы, в рамках которой до минимума сводится дублирование, необходим комплексный подход к осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и принятию решений в области управления безопасностью полетов. В настоящем документе ИКАО настоятельно рекомендуется обеспечить включение в новое Приложение по управлению безопасностью полетов положений, касающихся ГосПБП и возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, и чтобы осуществляемая ИКАО деятельность в сфере проведения проверок отражала эту интеграцию.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, указанными в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (УППКБП) и механизм непрерывного мониторинга (МНМ) предусматривают методику осуществления мониторинга и определения возможностей государств в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов, которая включает в себя осуществление непосредственного контроля и проведение проверок с последующим анализом данных. Совсем недавно ИКАО опубликовала для государств требования по управлению безопасностью полетов, предусматривающие разработку государствами государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), нацеленных на достижение приемлемого уровня эффективности деятельности по обеспечению безопасности полетов в рамках их систем гражданской авиации. Более того, ИКАО учредила Группу экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP), которой поручено разработать новое Приложение по вопросам управления безопасностью полетов. Таким образом, для разработки более эффективной целостной системы, в рамках которой до минимума сводится дублирование, необходим комплексный подход к осуществлению контроля за обеспечением безопасностью полетов и принятию решений в области управления безопасностью полетов.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В настоящее время государства – члены ИКАО разрабатывают основанные на стандартах ИКАО ГосПБП и правила для систем управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиков обслуживания, которые предусматривают использование системного подхода к управлению безопасностью полетов. Исторически ведомства гражданской авиации не разрабатывают комплексные правила и политику в сфере обеспечения безопасности полетов применительно к компонентам авиационной системы. Однако с принятием поставщиками обслуживания СУБП ведомства гражданской авиации должны адаптировать свои системы и процессы таким образом, чтобы в рамках деятельности по осуществлению надзора учитывалась роль поставщиков обслуживания в управлении безопасностью полетов и чтобы в своих внутренних процессах они использовали более системный подход. Таким образом, новое Приложение по управлению безопасностью полетов должно отражать эту взаимосвязь и обеспечивать, чтобы ГосПБП государств и СУБП поставщиков обслуживания являлись основными компонентами, подлежащими совместному использованию для достижения целей безопасности полетов в рамках авиационной системы в целом.

2.2 Кроме того, на основе ранее принятых резолюций Ассамблеи ИКАО Организация разработала УППКБП, включающую в себя восемь критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Эти восемь критических элементов определяют основные обязанности и мероприятия по осуществлению государственного контроля за деятельностью поставщиков авиационного обслуживания. Эффективная реализация этих критических элементов позволяет объективно определить возможности государства по осуществлению контроля в сфере обеспечения безопасности полетов. Дальнейшим развитием УППКБП является МНМ, который также включает в себя восемь критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Основная цель МНМ будет заключаться в том, чтобы государства проводили регулярные оценки реализации критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов и предоставляли результаты в ИКАО.

2.3 В Приложениях 1, 6, 8, 11, 13 и 14 ИКАО ГосПБП определяется как "Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов". Согласно этому определению осуществляемая в рамках системы надзора деятельность на основе

этих восьми критических элементов должна являться составной частью "комплексной системы". ГосПБП определяет систематизированную инфраструктуру управления для процесса принятия авиационными полномочными органами государств решений в сфере обеспечения безопасности полетов. Таким образом, восемь критических элементов определяют базовый перечень обязанностей и видов деятельности по осуществлению надзора, а ГосПБП определяет систематизированные рамки для их реализации.

2.4 Восемь критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов определяют основные элементы, обеспечивающие возможность эффективного функционирования систем надзора. При этом рамки ГосПБП также охватывают элементы, имеющие много общего с восьмью критическими элементами системы надзора. Таблица, представленная ниже, иллюстрирует рамки ГосПБП ИКАО и критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Несмотря на то, что этот перечень не является исчерпывающим, он позволяет сделать вывод о том, что большинство критических элементов тесно увязаны с элементами рамок ГосПБП. Таким образом, без надлежащего учета такой интеграции разработка ГосПБП может приобрести фрагментарный характер. В рамках ГосПБП это может означать дублирование функций и, как следствие этого, понижение надежности системы и неэффективное использование ресурсов. Кроме того, результатом этого может также стать создание ГосПБП, не увязанной с существующей системой контроля.

Рамки ГосПБП	Критические элементы системы контроля
Политика и задачи государства в области обеспечения безопасности полетов	Основное авиационное законодательство (КЭ-1) Государственная система гражданской авиации и государственные функции контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-3)
Государственная система управления факторами риска для безопасности полетов	Конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации (КЭ-2) Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, санкционированию и утверждению (КЭ-6)
Государственная система обеспечения безопасности полетов	Обязательства по осуществлению надзора (КЭ-7) Разрешение проблем безопасности (КЭ-8)
Государственная система оказания содействия обеспечению безопасности полетов	Квалификация и подготовка технического персонала (КЭ-4) Технический инструктивный материал, инструменты и предоставление важной информации с точки зрения безопасности полетов (КЭ-5)

2.5 Рассмотрим компонент рамок ГосПБП, касающийся политики в области безопасности полетов. Согласно ГосПБП ИКАО государствам следует разработать государственную политику и задачи в сфере обеспечения безопасности полетов, которая предусматривает введение в действие законодательных рамок в сфере обеспечения безопасности полетов и определение обязанностей и ответственности государств в области безопасности полетов. Этот компонент ГосПБП непосредственно связан с КЭ-1 и КЭ-3, которые охватывают соответственно основное авиационное законодательство и требование о создании государственной системы гражданской авиации и определении государственных функций контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.6 Еще одним примером общности между ГосПБП и критическими элементами системы контроля является предусмотренный ГосПБП компонент государственной системы управления факторами риска для безопасности полетов. Этот компонент предусматривает

разработку соответствующих средств контроля за рисками и типовых механизмов государственного управления факторами риска, включая правила государств. Правила, основанные на идентифицированных видах опасности, четко определяют задачи поставщиков обслуживания по управлению факторами риска. Соответственно, эта функция сопоставимо охватывается КЭ-2.

2.7 Рассмотренные выше примеры наглядно демонстрируют определенную степень общности между ГосПБП и критическими элементами системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Кроме того, компонент ГосПБП, касающийся государственной системы обеспечения безопасности полетов, также содержит требование об осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов (Элемент 3.1). Согласно этому элементу ГосПБП государство должно создать механизмы обеспечения эффективного мониторинга за реализацией восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Таким образом, без надлежащего согласования государства могут прийти к выводу о том, что они дважды должны продемонстрировать обеспечение соответствия аналогичным требованиям: один раз в рамках выполнения функции контроля, предусмотренной ГосПБП, а второй – в рамках внедрения восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

3. ВЫВОД

3.1 В ходе дальнейшей разработки Приложения по управлению безопасностью полетов исключительно важно обеспечить, чтобы на государства не возлагались обязательства по выполнению аналогичных требований, которые с одной стороны предусмотрены элементами рамок ГосПБП, а с другой – восьмью критическими элементами системы контроля. Кроме того, ИКАО должна обеспечить комплексную и согласованную разработку этого нового Приложения, объединяющего положения, касающиеся ГосПБП и возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, причем деятельность ИКАО в сфере проведения проверок должна отражать такую интеграцию.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- a) признать, что при разработке целостной и более эффективной системы, сводящей до минимума дублирование, важно использовать комплексный подход к осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и принятию решений в сфере управления безопасностью полетов;
- b) признать, что восемь критических элементов системы контроля и элементы рамок ГосПБП содержат аналогичные требования;
- c) настоятельно рекомендовать, чтобы ИКАО обеспечила включение в новое Приложение по управлению безопасностью полетов положений, касающихся ГосПБП и возможностей государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, и чтобы осуществляемая ИКАО деятельность в сфере проведения проверок отражала эту интеграцию.