



ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

- Пункт 6 повестки дня. Организационные вопросы в области безопасности полетов**
- 6.1. Стратегический план**
 - 6.1.1. Концепция и обзор Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), издание 2020–2022 гг.**
 - 6.1.2. Организация мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов; цели, задачи и показатели в издании ГПБП 2020–2022 гг.**

РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА SAM В РАМКАХ МНМ УППКБП И РЕГИОНАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ, НАПРАВЛЕННОЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В ИЗДАНИИ ГПБП 2020–2022 ГГ. СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЦЕЛИ, СВЯЗАННОЙ С УСИЛЕНИЕМ НАДЗОРА ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

(Представлено Аргентиной, поддержанной государствами SAM², за исключением Чили)

REVISION NO.1

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены деятельность региона SAM, касающаяся механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), и планирование, необходимое для достижения содержащейся в проекте Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП, 2020–2022 гг.) стратегической цели (SOs), связанной с улучшением показателя эффективной реализации (EI) к 2028 году и поддержанием положительного запаса в области устойчивого надзора за безопасностью полетов по всем категориям с 2022 года.

Действия: Конференции предлагается:

- а) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- б) рассмотреть инициативы в области планирования и измерения показателей, приведенные в разделе 3 настоящего рабочего документа, и содействовать созданию аналогичных механизмов в других регионах, чтобы дать возможность государствам обеспечить достижение национальных и региональных целей, вытекающих из целей ГПБП

¹ Текст на испанском языке представлен Аргентиной.

² Поддержано 11 Договаривающимися государствами, за исключением Чили (Аргентина, Боливия (Многонациональное государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Колумбия, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай и Эквадор).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Двухлетний переход к использованию механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) состоялся с 2011 по 2012 год, а полная программа начала осуществляться с 1 января 2013 года, как это было запланировано и утверждено Советом ИКАО в ходе его 197-й сессии в ноябре 2012 года. План перехода включал несколько мероприятий, связанных с МНМ УППКБП, таких как: создание онлайн-платформы (OLF), подготовка вспомогательных инструктивных текстов и документации, обучение аудиторов и экспертов и проведение мероприятий МНМ на местах внутри государств. В течение переходного периода ИКАО изменила свой подход таким образом, чтобы вместо результатов исследований и рекомендаций вырабатывать выводы, касающиеся вопросов протокола (ВП). ИКАО также изменила формулы расчета показателей эффективной реализации (EI) для получения более точного процента EI.

1.2 Кроме того, в 1997 году ИКАО подготовила первый вариант ГПБП для использования в качестве руководящих указаний и установления приоритетов и целей в рамках технической программы работы Организации. Указанный план обновляется на регулярной основе для обеспечения его актуальности по истечении времени. В настоящее время готовится проект издания 2020–2022 гг., включающий новые цели в области управления безопасностью полетов, предложения по которым были рассмотрены при разработке центрального направления деятельности по безопасности полетов (SAMSP) *Регионального плана по обеспечению устойчивого развития воздушного транспорта в регионе SAM*.

1.3 В рамках центрального направления деятельности по безопасности полетов (SAMSP) государства SAM определили соответствующие задачи для достижения стратегических целей региона SAM, Региональной панамериканской группы по безопасности полетов (RASG-PA) и проекта Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП, 2020–2022 гг.).

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА SAM В РАМКАХ МНМ УППКБП

2.1 Мероприятия МНМ УППКБП в регионе SAM начали проводиться в ноябре 2011 года. За период до 31 июля 2018 года были осуществлены 5 проверок МНМ, 14 координируемых ИКАО миссий по валидации (ICVM), 2 комплексных мероприятия по валидации (IVA) и 5 мероприятий по обследованию на местах. Текущий средний показатель EI для региона SAM составляет 78,62 %, а общее среднее улучшение показателя за 7 (семь) лет анализа (ноябрь 2011 г. – июль 2018 г.) превышает 12,34 %, что указывает на то, что регион SAM улучшал свой показатель EI в среднем на 1,76 % в год.

2.2 С показателем EI, равным 78,62 %, регион SAM подтверждает свою приверженность непрерывному улучшению ситуации со стабильным ростом в период с 2011 по 2018 год.

3. РЕГИОНАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ SAM ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В ГПБП 2020–2022 ГГ. СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЦЕЛИ, СВЯЗАННОЙ С УСИЛЕНИЕМ НАДЗОРА ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Показатель эффективной реализации (EI) и запас устойчивости в области надзора за безопасностью полетов (SOM)

3.1 Для обеспечения регионального планирования для Южной Америки в области безопасности полетов регион SAM разработал центральное направление деятельности по

безопасности полетов (SAMSP) в рамках *Регионального плана по обеспечению устойчивого развития воздушного транспорта в Южной Америке*. В SAMSP установлены региональные приоритеты в области безопасности полетов, цели, показатели и задачи, основанные на содержащихся в ГПБП глобальных целях, показателях и задачах, для использования государствами SAM в качестве руководящих указаний при разработке национальных приоритетов, целей, показателей и задач.

3.2 Для достижения государствами SAM своих национальных целей в 95 % EI в 2028 году, как это предусмотрено в SAMSP и ГПБП, были созданы четыре группы государств в зависимости от их текущего показателя EI: группа 1 для государств с EI ниже 65 %; группа 2 для государств с EI от 65 % до 74,99 %; группа 3 для государств с EI от 75 % до 84,99 % и группа 4 для государств с EI от 85 % до 95 %. Государствам с более низкими EI следует прилагать больше усилий, чем государствам с более высокими EI, чтобы к 2028 году достичь цели SAMSP в 95 %. Кроме того, Южноамериканское бюро будет осуществлять проекты по оказанию технической помощи государствам с более низкими EI в соответствии с задачами, предусмотренными в их национальных планах обеспечения безопасности полетов. В нижеследующей таблице представлены показатели, цели и задачи южноамериканских государств, основанные на целях региона SAM и его ежегодном прогнозе.

Государства с показателем эффективной реализации (EI):	2020 г. Процент внедрения ГосПБП Процент улучшения EI Улучшение запаса устойчивости в области надзора за безопасностью полетов (SOM)	2022 г. Процент улучшения EI SOM+	2024 г. Процент улучшения EI SOM+	2025 г. Процент внедрения ГосПБП Процент улучшения EI SOM+	2026 г. Процент улучшения EI SOM+	2028 г. Процент улучшения EI SOM+
ниже 65 % Группа 1	Устойчивая ГосПБП (100 %) 75 % и улучшение SOM	80 % и SOM+	85 % и SOM+	Эффективная ГосПБП (100 %) 87,5 % и SOM+	90 % и SOM+	95–100 % и SOM+
от 65 до 74,99 % Группа 2	Устойчивая ГосПБП (100 %) 80 % и улучшение SOM	85 % и SOM+	90 % и SOM+	Эффективная ГосПБП (100 %) 92,5 % и SOM+	95 % и SOM+	95–100 % и SOM+
от 75 до 84,99 % Группа 3	Устойчивая ГосПБП (100 %) 85 % и улучшение SOM	90 % и SOM+	95 % и SOM+	Эффективная ГосПБП (100 %) 95 % и SOM+	95 % и SOM+	95–100 % и SOM+
от 85 до 95 % Группа 4	Устойчивая ГосПБП (100 %) 95 % и улучшение SOM	95 % и SOM+	95 % и SOM+	Эффективная ГосПБП (100 %) 95 % и SOM+	95 % и SOM+	95–100 % и SOM+

3.3 С учетом того, что регион SAM улучшил свой показатель EI на 12,34 % за последние 7 (семь) лет, соответствующих циклу МНМ УППКБП, и что среднее ежегодное улучшение составляет 1,76 %, при планировании целевых показателей для каждого государства в SAMSP предусмотрено постепенное ежегодное улучшение в 2,5 %. Указанное предложение по постепенному ежегодному улучшению основано на том факте, что некоторые государства получают техническую помощь от бюро SAM и SRVSOP в области выполнения своих планов корректирующих действий (ПКД) и проведения анализа вопросов протокола (ВП). Аналогичным

образом государства определяют в своих планах деятельности в области обеспечения безопасности полетов временные сроки для реализации ПКД и анализа ВП. После инициирования проектов технической помощи государства SAM смогут обеспечить и поддерживать положительный запас устойчивости в области надзора за безопасностью полетов (SOM+) начиная с 2022 года.

Измерение состояния безопасности полетов

3.4 В целях измерения прогресса государств в области выполнения поставленных ими задач, основанных на национальных и региональных целях, установленных в рамках SAMSP и RASG-PA, а также на глобальных целях, установленных в ГПБП, предлагаются следующие меры:

- a) Изменить частоту проведения проверок МНМ УППКБП, сократив интервал до пяти лет, с учетом того, что в настоящее время выдерживается частота проверок примерно один раз в десять лет. Установленная в ГПБП цель в области усиления надзора за безопасностью полетов основана на 10-летнем периоде (2020–2030 гг.); при этом измерение прогресса государств по крайней мере один раз в середине этого периода (через пять лет) позволило бы установить, достигли ли государства прогресса в поставленных задачах, и, если они не достигли этих целей, определить необходимые меры для обеспечения достижения государствами установленных целей. В противном случае, если измерения осуществляются в конце 10-летнего периода (2030 год), для реализации необходимых корректирующих действий не останется времени; или
- b) В случае выдерживания приблизительно 10-летнего цикла разрешить региональным бюро производить необходимые измерения посредством региональных проверок, результаты которых не влияют на показатель EI, полученный на основе мероприятий МНМ УППКБП; или
- c) Определить иные методы измерения.

4. ВЫВОД

4.1 В течение последнего десятилетия в регионе SAM наблюдался значительный прогресс в области улучшения состояния безопасности полетов, что отражается в показателе EI при среднем годовом положительном росте в 1,76 % и снижении уровня авиационных происшествий приблизительно на 80 % в секторе регулярного коммерческого воздушного транспорта среди воздушных судов с массой выше 5700 кг по состоянию на 2009 год.