



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

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

6.1.3. Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)

ЖИЗНЕСПОСОБНОСТЬ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (GASOS)

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Соединенные Штаты Америки поддерживают необходимость оказания помощи государствам в повышении и расширении их ответственности в области безопасности полетов и признают те проблемы, которые Глобальная система контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS) призвана решить, а также потенциальные преимущества, которые можно получить в рамках предлагаемой модели GASOS. Тем не менее Соединенные Штаты Америки выражают обеспокоенность в части определенных базовых элементов GASOS, а также стратегии внедрения ИКАО. Настоящий документ призван подчеркнуть и обсудить эти вызывающие обеспокоенность вопросы.

Действия: Конференции предлагается согласиться со следующими действиями:

- a) Исследовательской группе GASOS следует продолжить свою работу с Секретариатом в целях решения политических, административных, правовых и связанных с безопасностью полетов вопросов и до официального принятия данной программы гарантировать приемлемость результатов для государств;
- b) Указанная работа должна включать в качестве составной задачи анализ существующих и предполагаемых ресурсов, имеющихся для контроля за обеспечением безопасности полетов;
- c) ИКАО следует скоординировать существующие и предлагаемые программы с аналогичными целями, а также другие ресурсы, уже имеющиеся в распоряжении государств и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO);
- d) Исследовательской группе GASOS следует по-прежнему работать в расширенном членском составе с целью обеспечить участие экспертов, необходимых для доработки программы.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соединенные Штаты Америки поддерживают *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* ИКАО (ГПБП, Дос 10004). Поддержка реализации приоритетных задач ГПБП – это разработка Глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS). Соединенные Штаты Америки активно поддерживают работу Исследовательской группы GASOS, и настоящий рабочий документ призван выделить и обсудить вопросы, вызывающие обеспокоенность в части базовых элементов GASOS и предлагаемой стратегии внедрения.

1.2 Цель GASOS заключается в создании сети признанных ИКАО организаций по обеспечению безопасности полетов в целях повышения возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов и тем самым создания и усиления роли других организаций по обеспечению безопасности полетов (RSOO и SOO). Таким образом эти организации могут оказать помощь государствам с ограниченными ресурсами, предложив им практические и доступные с точки зрения затрат решения в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

1.3 Резолюция A39-14 Ассамблеи *"Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей"* рекомендует государствам – членам ИКАО содействовать созданию региональных и субрегиональных партнерств. Цель заключается в сотрудничестве по вопросам решения возникающих у государств проблем в области контроля за обеспечением безопасности полетов и устранения неэффективности действий, например:

- a) объем воздушных перевозок возрастет вдвое в течение 15 лет, и большая часть этого роста будет иметь место в государствах, которые сталкиваются с значительными ограничениями ресурсов;
- b) меняются связанные с регистрацией вопросы и бизнес-модели пользователей, что еще больше усложняет контроль со стороны регламентирующих органов;
- c) системы контроля за обеспечением безопасности полетов должны адаптироваться к будущим потребностям быстро растущей авиационной отрасли, а также к новым технологиям и процессам;
- d) различные регламентирующие системы, а также неэффективность дублирующих программ проверки и повторной сертификации требуют переосмысления нынешних программ контроля за обеспечением безопасности полетов;
- e) для устранения неэффективности текущих дублирующих программ проверки и решения будущих проблем следует разработать альтернативные модели контроля за обеспечением безопасности полетов;
- f) государства должны иметь доступ к практическим и доступным с точки зрения затрат решениям в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

1.4 Соединенные Штаты Америки признают исходные проблемы, которые GASOS стремится решить, а также потенциальные преимущества, которые можно получить в рамках модели GASOS.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Соединенные Штаты Америки поддерживают цель GASOS, направленную на развитие и обеспечение устойчивости потенциала государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов; однако существуют определенные проблемы, которые следует решить на этапе разработки GASOS до официального принятия данной программы. Например, государства с ограниченными ресурсами, что не позволяет им осуществлять свой собственный контроль, могут также быть не в состоянии эффективно оценить качество деятельности поставщиков обслуживания в области GASOS. Такая трудность в оценке поставщика обслуживания GASOS может потенциально в дальнейшем воспрепятствовать государствам соблюдать Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS).

2.2 Другая проблема заключается в том, что программа GASOS предполагает, что государства с ограниченными ресурсами самостоятельно не могут выявить надлежащие источники технического сотрудничества. Скорее такие государства не имеют финансовых или институциональных ресурсов или в некоторых случаях политической воли для получения технической помощи. Неясно, получать ли государства экономию средств в рамках GASOS, которая устранил эти барьеры.

2.3 Ожидается, что внедрение GASOS потребует от ИКАО значительных финансовых и людских ресурсов, которые она, возможно, не сможет обеспечить. В рамках модели GASOS ИКАО придется поставить задачу перед существующей организацией или создать новую организацию, регулярно проверять государство или утверждать RSOO, которая затем будет выполнять конкретные функции в области обеспечения безопасности полетов и/или контроля от имени договаривающегося государства. Это подразумевает не только процесс первоначального утверждения, но также постоянную функцию мониторинга.

2.4 Без эффективных действующих критериев оценки потребности в обслуживании и поставщиках обслуживания ИКАО будет обязана тратить ресурсы на валидацию (и повторную валидацию) любой организации, которая направит запрос на ее утверждение. Также можно предположить, что ИКАО может нести ответственность за качество деятельности любой организации, которую она утвердила, что может стать проблематичным, если возникнут проблемы между SOO и государством. Это указывает на необходимость постоянного обмена данными, касающимися эффективности утвержденной в рамках GASOS организации и любых проблем безопасности полетов, которые могут возникнуть, с тем чтобы можно было незамедлительно принять меры для приостановления деятельности. Это включает информацию от других государств, которые используют одну и ту же SOO, или которых их деятельность затрагивает. Непонятно, как ИКАО получит и будет использовать данные, которые ей необходимы в этом вопросе.

2.5 Необходимо разработать и согласовать с государствами инструктивный материал, включающий процессы и процедуры, рекомендуемые государствам способы эффективного использования и мониторинга услуг SOO в рамках признанного ИКАО процесса. Использование SOO государством, по всей вероятности, будет иметь последствия для других государств и важно, чтобы государства могли быть уверены в возможностях и качестве деятельности SOO. В частности, государство или региональная организация, использующая утвержденную SOO, будет, по всей вероятности, оказывать влияние на существующие двусторонние соглашения с другими партнерами.

2.6 Как обсуждалось на различных совещаниях в Штаб-квартире ИКАО и региональных совещаниях высокого уровня за последние несколько лет, ощущается настоятельная необходимость активизации сотрудничества между государствами для удовлетворения

предполагаемого роста объема международных воздушных перевозок. Такие программы, как утверждение инспекторов в области безопасности полетов гражданской авиации (CASI), рабочая группа по трансграничной передаче воздушных судов, постоянная эволюция механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) и совместная платформа RSOO призваны решать проблемы, стоящие перед все более взаимосвязанной международной системой. Необходимо четко координировать успешные результаты каждой программы, с тем чтобы эффективно использовать ресурсы и избегать дублирования. Учитывая потенциальные последствия и ресурсы, необходимые для эффективного внедрения GASOS, координация этих программ должна осуществляться до начального этапа внедрения программы.

2.7 Кроме того, есть определенные ресурсы, имеющиеся в распоряжении государств и RSOO, которые следует рассмотреть, прежде чем разрабатывать новую программу с аналогичными целями. ИКАО и Федеральное авиационное управление заключили партнерское соглашение более 20 лет тому назад для проведения высококачественной, стандартизированной подготовки инспекторов ВГА в мировом масштабе на основе SARPS ИКАО в области летных стандартов. Эта программа называется "Одобренной ИКАО программой подготовки государственных инспекторов по безопасности полетов (ГИПП)" и включает ряд курсов, предназначенных для подготовки инспекторов в области сертификации, надзора и разрешения проблем в области безопасности полетов. Результаты проверок в рамках УППКБП ИКАО показали, что исходные типовые правила гражданской авиации (MCAr) и вспомогательный инструктивный материал, используемые на этих курсах, с тем чтобы сделать акцент на стандартизации, сами по себе были адаптированы значительным числом государств для использования в качестве основы национальной структуры контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.8 Кроме того, в распоряжении государств и региональных организаций имеются ресурсы, касающиеся методов выбора поставщиков технической помощи и работы с ними. Соединенные Штаты Америки разработали консультативный циркуляр ФАУ 129-5, содержащий передовую практику о том, как ведомство гражданской авиации (ВГА) может убедиться в квалификации определенного лица или подрядчика осуществлять деятельность для ВГА и других соответствующих региональных органов в области технической помощи.

3. ВЫВОД

3.1 Безопасность международной авиатранспортной системы имеет наивысший приоритет, и постоянное повышение безопасности полетов в мировом масштабе зависит от способности всех заинтересованных сторон осуществлять эффективное сотрудничество и взаимодействие. Новые участники системы, наряду с предполагаемым ростом воздушных перевозок, будут по-прежнему являться для государств трудной для решения задачей. Ресурсы и программы, такие как GASOS, потенциально могут помочь государствам и региональным организациям укрепить системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Однако непредвиденные обстоятельства или недостаточно разработанные меры контроля могут поставить под угрозу потенциальные преимущества GASOS и даже негативно повлиять на безопасность полетов, если тщательно не проанализировать все аспекты данной программы и полностью не устранить все проблемы.

3.2 В связи с изложенным Соединенные Штаты Америки рекомендуют Аэронавигационной конференции рассмотреть действия, изложенные в краткой справке настоящего документа.