

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 34 повестки дня. Безопасность полетов и политика в области аэронавигации****КОММЕНТАРИИ ПО ОБНОВЛЕННОЙ РЕДАКЦИИ ГПБП**

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Доминиканская Республика поддерживает ГПБП не только как документ, обеспечивающий согласование и координацию усилий, предпринимаемых для реализации и отслеживания инициатив по совершенствованию глобальной системы по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, но также в его качестве как системы ориентиров для стратегического планирования на уровне государств.

Данный рабочий документ обобщает комментарии Доминиканской Республики по новой редакции ГПБП.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) попросить Генерального секретаря предоставить больше информации государствам, которая позволит им комбинировать предлагаемые в ГПБП инструменты так, как они считают целесообразным, чтобы гарантировать и совершенствовать обеспечение безопасности полетов в рамках своих государственных систем гражданской авиации;
- b) попросить Генерального секретаря четко установить требования, которые должны быть включены в систему контроля за обеспечением безопасности полетов, чтобы обеспечить реальное внедрение ГосПБП;
- c) способствовать обмену информацией между RASG, чтобы содействовать государствам с ограниченным потенциалом в лучшем выявлении их рисков;
- d) рекомендовать разработку новой стратегии ИКАО в области подготовки персонала, соответствующей нынешним и будущим ожиданиям в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов;
- e) настоятельно призвать государства адаптировать их стратегическое планирование в области безопасности полетов к предложенному в ГПБП циклу обновления, чтобы объединить реализацию инициатив на глобальном, региональном и государственном уровне.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что бюджет Регулярной программы на трехлетний период будет покрывать виды деятельности, относящиеся к внедрению ГПБП; при этом ИКАО может потребоваться выделение дополнительных ресурсов для поддержки других инициатив, одобренных Ассамблеей.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2014–2016 гг.</i> Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А</i>

¹ Текст на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная гражданская авиация оказывает положительное влияние на экономический рост стран. Она также служит катализатором для значительного числа видов производственной деятельности, которые в свою очередь содействуют торговле, стимулируют производство товаров и услуг и развивают новые возможности для создания рабочих мест. Это формирует "самовоспроизводящийся цикл положительных последствий", который государства, в особенности развивающиеся государства, должны стремиться использовать к своей выгоде.

1.2 ИКАО, полностью осознавая данную реальность, выработала ряд глобальных стратегий с целью обеспечить безопасный и устойчивый рост перевозок воздушным транспортом. Более того, безопасность полетов является наивысшим приоритетом ИКАО, и она также учитывает тот факт, что доверие пассажиров сохраняется благодаря прекрасным показателям гражданской авиации в области безопасности полетов.

1.3 Стратегия ИКАО в области обеспечения безопасности полетов отражена в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (Doc 10004); редакция данного плана на 2017-2019 гг. была утверждена Советом в мае 2016 года.

2. АНАЛИЗ

2.1 Дальнейшее развитие целей, предложенных в ГПБП.

2.1.1 ГПБП предлагает последовательное повышение уровней безопасности и эффективности воздушных перевозок путем установления рамок планирования для реализации ряда инициатив, которые позволят достигнуть улучшений в области безопасности полетов. Однако ГПБП не указывает четко, что работу необходимо вести на постоянной основе для закрепления инструментов достижения каждой из целей Плана с тем, чтобы План развивался в дальнейшем. Например, внедрение ГосПБП не является видом деятельности, который заменит эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов (первая цель), равно как упреждающее управление рисками не заменит ГосПБП.

2.1.2 Доминиканская Республика рассматривает каждую из этих целей как взаимодополняющую, что означает, что меры могут быть предприняты на разных уровнях, при этом критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов выступают в качестве фундамента. ГосПБП служит инструментом, позволяющим совершенствовать стратегическое планирование в области обеспечения безопасности полетов; поддерживать основанный на оценке рисков процесс принятия решений с целью оптимизации планов по организации контроля; определять приоритеты для инспекционных проверок и выявлять основные вопросы, вызывающие наибольшую озабоченность, а также раскрывать новые возможности для достижения более конкретных целевых показателей эффективности. Мы не считаем, что меры контроля, которые мы разрабатываем в настоящий момент, будут заменены. Вместо этого мы считаем, что эти меры будут усовершенствованы за счет дополнительной информации в поддержку процесса принятия решений и затем будут в последующем эволюционировать в сторону упреждающего управления рисками.

2.1.3 Мы полагаем, что ИКАО необходимо разъяснить, что государства обладают полномочиями поддерживать свои системы контроля за обеспечением безопасности полетов инициативами, которые они считают эффективными, при этом соблюдая предложенные в ГПБП сроки внедрения, и могут комбинировать инструменты внедрения так, как они считают это

целесообразным, чтобы обеспечить и повысить уровень безопасности полетов в рамках своих государственных систем гражданской авиации.

2.2 Система ориентиров для внедрения эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.2.1 ГПБП предусматривает уровень EI для КЭ в 60 % в качестве параметра для оценки эффективности потенциала контроля за обеспечением безопасности полетов и внедрения ГосПБП государствами в краткосрочной перспективе.

2.2.2 Данная концепция может иметь смысл с точки зрения глобального планирования в том, чтобы установить конкретный целевой показатель для всех государств, которые имеют показатель ниже среднемирового. Однако с точки зрения государств данный контрольный показатель не обоснован, поскольку не имеется конкретных критериев, которыми обосновывается установление данного контрольного показателя, т.е. не имеется конкретных критериев для определения того, что уровень EI в 60 % позволит реализовать элементы, необходимые для внедрения ГосПБП. Более того, многие государства с уровнем EI в 70 % или выше могут иметь пробелы, которые существенно ограничивают их возможности по внедрению ГосПБП. Все государства, включая те, которые имеют очень высокий уровень, должны продолжать работать над тем, чтобы повысить уровень EI в отношении КЭ и внедрить новые SARPS.

2.2.3 В любом случае инициативы, предпринятые для внедрения ГосПБП, не должны оцениваться по уровню EI в 60 %. При правильных условиях внедрение ГосПБП может привести к повышению уровня эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов – именно эти условия ИКАО и должна определить.

2.2.4 Таким образом, ИКАО должна разъяснить требования по внедрению ГосПБП, но не для того, чтобы поделить государства на продвинутые и непродвинутые государства или на государства, способные или не способные внедрить ГосПБП, а чтобы предоставить ясный инструктивный материал, который обеспечит поддержку реальному внедрению ГосПБП.

2.3 Глобальные приоритеты в области обеспечения безопасности полетов

2.3.1 Глобальными приоритетами в области обеспечения безопасности полетов остаются ситуации, связанные с безопасностью на ВВП, столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT) и потеря управляемости ВС во время полета (LOC-I). Комментарии, полученные от региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), свидетельствуют о том, что эти приоритеты оставались действительными при подготовке редакции ГПБП на 2017–2019 гг. Однако многие государства имеют ограниченные возможности по сбору и анализу информации, используемой для определения скрытых условий для возникновения любых из ситуаций, рассматриваемых как приоритеты. Более того, государствам необходимо иметь возможность определять иные приоритеты, которые могут отличаться от глобальных приоритетов, и являются характерными для их эксплуатационных условий.

2.3.2 ИКАО следует усилить обмен информацией на уровне RASG и предоставить инструменты для помощи государствам с ограниченным потенциалом для лучшего выявления их рисков. Региональные бюро также должны быть вовлечены в этот процесс в большей степени.

2.4 Стратегия ИКАО по улучшению глобального эффективного выполнения КЭ-4 (квалификация и подготовка технического персонала)

2.4.1 КЭ-4 (квалификация и подготовка технического персонала) имеет самый низкий процентный показатель эффективного выполнения из всех КЭ в целом по миру. Этот факт уже сам по себе достаточно показателен для того, чтобы привлечь внимание ИКАО к возможности государств готовить в достаточном количестве инспекционный персонал с достаточными навыками для эффективного выполнения своих обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов.

2.4.2 Внедрение ГосПБП требует дополнительной квалификации помимо того, что в настоящее время требуется от технического персонала, выполняющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов. Таким образом, ведомства гражданской авиации должны иметь возможность обеспечивать такую подготовку своему персоналу – подготовку, которую непросто организовать по разным причинам.

2.4.3 В свете данной ситуации ИКАО необходимо разработать стратегию в области подготовки персонала, которая рассматривает различные альтернативы с тем, чтобы государства при разумных затратах могли обеспечивать подготовку своего персонала, которая соответствует настоящим и будущим ожиданиям в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.5 Пересмотр и обновление ГПБП.

2.5.1 Доминиканская Республика согласна с тем, что, чтобы получить одобрение государств-членов, цикл пересмотра ГПБП должен совпадать с сессиями Ассамблеи. Государства должны увязывать свое стратегическое планирование с результатами ГПБП для того, чтобы общие рамки планирования были последовательными и давали желаемый эффект.

2.5.2 ИКАО следует настоятельно призвать государства адаптировать их стратегическое планирование в области безопасности полетов к предложенному в ГПБП циклу обновления, чтобы объединить реализацию инициатив на глобальном, региональном и государственном уровне.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Доминиканская Республика поддерживает ГПБП не только как документ, обеспечивающий согласование и координацию усилий, предпринимаемых для реализации и отслеживания инициатив по совершенствованию глобальной системы по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, но также как систему ориентиров для стратегического планирования на уровне государств.

3.2 Учитывая большие ожидания, возлагаемые на ГПБП, и вызовы, стоящие перед государствами в связи с реализацией мер, которые радикально отличаются по характеру от тех, которые ИКАО традиционно предоставляет государствам, стратегия внедрения должна учитывать все вопросы, поднятые в данном рабочем документе. В ней также должен быть принят другой подход к оказываемой ИКАО помощи, с включением в нее подготовки персонала в качестве приоритета ИКАО.