

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ВНЕДРЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (НПУБГА-СУАБ)**

(Представлено Колумбией при поддержке Аргентины, Боливарианской Республики Венесуэла, Бразилии, Гайаны, Многонационального Государства Боливия, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В соответствии с решением, принятым по пункту 8 повестки дня пятого совещания региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей (NAM/CAR/SAM) ИКАО/ЛАКГА, прошедшего в июне 2015 года в Лиме, Перу, надлежало провести консультации с каждым Договаривающимся государством, имеющим опыт во внедрении СУАБ в своей системе авиационной безопасности, и результаты внедрения СУАБ в государствах должны быть представлены на очередном совещании AVSEC/FAL/RG.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рекомендовать государствам внедрить национальную программу управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ);
- б) предложить государствам-членам содействие в оказании технической поддержки со стороны рабочей группы, которой поручено создать и внедрить национальную программу управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ);
- в) рассмотреть механизмы установления связи между региональными группами AVSEC/FAL и группами экспертов в Штаб-квартире с тем, чтобы можно было анализировать работу региональных групп, которая, возможно, будет служить примером передовой практики в ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо

¹ Текст на испанском языке представлен Колумбией.

<i>Справочный материал</i>	<p>Приложение 17 "Безопасность", п. 2.1 Дос 8973, <i>Руководство по авиационной безопасности</i>, глава 9 Заключительный доклад пятого совещания региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА, Лима (Перу), 3–5 июня 2015 года Руководство "Системы управления авиационной безопасностью (СУАБ)" Документ рабочей группы AVSEC/FAL/RG/5-NE/08, Буэнос-Айрес; участники: Аргентина, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба и Мексика. Документ AVSEC/FAL/RG/4 – WP/15 Документ Колумбии – обновленная выдержка из нормативного циркуляра № 4302-082-16.10 (26.05.2010) "Оценка рисков безопасности гражданской авиации для аэропортов"</p>
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Основываясь на инициативах, предложенных Аргентиной и содержащихся в добавлении А к документу AVSEC/FAL/RG/5-NE/08, важно продолжать развитие изложенных в указанном документе концепций и обеспечить их согласованность при внедрении аналогичных систем управления, таких как СУБП (безопасность полетов).

1.2. Учитывая значительный прогресс, достигнутый в разработке концепций СУАБ, важно использовать опыт, приобретенный в каждом Договаривающемся государстве, в соответствии с рекомендацией пятого совещания региональной группы по авиационной безопасности и упрощению формальностей NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА.

1.3. В этой связи предлагается разрабатывать СУАБ в рамках национальной программы управления безопасностью гражданской авиации таким же образом, как проводилось внедрение национальных программ подготовки специалистов и контроля качества в гражданской авиации в каждом государстве.

2. ОПИСАНИЕ И РАМКИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

2.1. В целях разработки для Договаривающихся государств политики по СУАБ вместе с нормативно-правовыми рамками, а также обеспечения эффективного внедрения на основе национальных программ управления безопасностью гражданской авиации мы предлагаем следующее:

- **Политика.** Каждое Договаривающееся государство должно ввести модель управления безопасностью гражданской авиации, основанную на системах управления риском, которая постоянно отслеживает динамику актов незаконного вмешательства в целях прогнозирования, насколько это возможно, совершения таких актов и сведения к минимуму их воздействия на международную гражданскую авиацию, оптимизируя человеческий фактор и наилучшим образом используя имеющиеся ресурсы;
- **Сфера действия.** Разработка политики по внедрению СУАБ для Договаривающихся государств гарантирует высочайший уровень приверженности, обеспечивая наличие у сектора гражданской авиации современных методических инструментов, позволяющих ему эффективно и результативно управлять каждой из переменных, воздействующих на управление авиационной безопасностью, в объективном качественном и количественном ключе.

2.2. Главный ожидаемый результат должен представлять собой обзор имеющихся рисков для гражданской авиации в каждом Договаривающемся государстве в целях принятия решения об инвестициях, подготовке персонала и постоянном совершенствовании человеческого фактора в рамках существующих моделей.

2.3. В результате должна появиться возможность сведения к минимуму потенциальных актов незаконного вмешательства и оптимизации существующих ресурсов в каждом Договаривающемся государстве.

2.4. Предложенный термин – **национальная программа управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА).**

3. **ВЫВОД**

3.1. Договаривающиеся государства должны внедрить национальную программу управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ) с тем, чтобы постоянно отслеживать динамику актов незаконного вмешательства на базе оценок риска и, насколько это возможно, прогнозировать совершение таких актов и сводить к минимуму их воздействие на сектор международной гражданской авиации, оптимизируя человеческий фактор и наилучшим образом используя имеющиеся ресурсы.

4. **РЕКОМЕНДАЦИИ**

- a) настоятельно призвать государства внедрить национальную программу управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ);
- b) предложить государствам-членам содействие в оказании технической поддержки со стороны рабочей группы, которой поручено создать и внедрить национальную программу управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ);
- c) рассмотреть механизмы установления связи между региональными группами AVSEC/FAL и группами экспертов в Штаб-квартире с тем, чтобы можно было анализировать работу региональных групп, которая, возможно, будет служить примером передовой практики в ИКАО.

— КОНЕЦ —