



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ**

**ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРИЕМЛЕМЫХ УРОВНЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ALoSP) В ГОСУДАРСТВАХ**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе анализируются принимаемые ИКАО меры, направленные на внедрение и гармонизацию государствами приемлемых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов в целях разработки ГосПБП, предусмотренной в ГПБП.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению и рассмотреть высказанные в настоящем рабочем документе мнения;
- б) настоятельно призвать ИКАО удвоить свои усилия в целях установления/рассмотрения совместно с государствами и каждым регионом принципов гармонизации государствами ALoSP для целей ГосПБП.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 10004 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов на 2014–2016 гг." Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов" Рабочий документ A38-WP/255

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Венесуэлой.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ГПБП изложена стратегия постоянного повышения уровня безопасности полетов, предусматривающая создание государствами в течение ближайших 15 лет базовых систем обеспечения безопасности полетов (эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов), государственных программ по обеспечению безопасности полетов (ГосПБП) и в конечном итоге – усовершенствованных систем, позволяющих осуществлять прогнозное управление факторами риска.

1.2 Одна из ключевых задач ИКАО заключается в стандартизации деятельности международной гражданской авиации во всем мире, и устанавливаемые ГПБП цели и широкие перспективы создают трудности для государств во всем мире.

1.3 Внедрение ГосПБП требует постоянного участия отрасли и государств. Опыт Венесуэлы и других государств свидетельствует о том, что прогресс во внедрении ГосПБП неоднороден.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Для достижения цели перехода государств от системы надзора, основанной на соблюдении положений, к системе, начинающейся с проактивного управления факторами международного риска, основанного на выявлении и отслеживании существующих и возникающих проблем в области обеспечения безопасности полетов, государства должны продолжать взаимодействовать по этим вопросам.

2.2 Поскольку существующие и возникающие проблемы в сфере обеспечения безопасности полетов не затрагивают лишь одно единственное государство, усилия государства по их решению путем установления целей и задач, выполнение которых оценивается его показателями эффективности обеспечения безопасности полетов, способствуют достижению приемлемых уровней безопасности полетов, которые благотворно сказываются на отрасли с системной точки зрения и на международных полетах благодаря взаимодействию с другими государствами.

2.3 В рабочем документе A38-WP/255 рекомендовалось, чтобы ИКАО выработала универсальные показатели безопасности полетов в тесном сотрудничестве с государствами и региональными организациями, что позволит обеспечить устойчивое развитие воздушного транспорта и избегать конфликтных ситуаций между государствами с различными приемлемыми уровнями безопасности полетов.

2.4 В рабочем документе A38-WP/255 подчеркивалась необходимость разработки единых показателей безопасности полетов и организации в каждом регионе деятельности по поддержке государств в выработке таких показателей. Такая деятельность должна способствовать стандартизации подходов к управлению безопасностью полетов согласно ГПБП и будет вносить вклад в достижение целей ГПБП по внедрению ГосПБП.

2.5 Предпринятые инициативы положительно сказались на показателях и целях, установленных и согласованных ведомствами гражданской авиации в регионах (например, в рамках принятой в Боготе Декларации (регион SAM), касающейся событий, имеющих тяжелые последствия) и на прогрессе в деле эффективного внедрения EI в рамках УППКБП и ГосПБП.

2.6 Кроме того, в рамках предусмотренных ГПБП инициатив ИКАО продолжает уделять первоочередное внимание трем областям обеспечения безопасности полетов, а именно: повышению безопасности операций на ВПП, сокращению количества авиационных происшествий, связанных со столкновением исправных воздушных судов с землей (CFIT) и уменьшению количества авиационных происшествий и инцидентов связанных с потерей управления в полете (LOC-I).

2.7 Отмечается, что цель предстоящей поправки 1 к Приложению 19 будет заключаться в гармонизации связанных с ГосПБП процессов в части значимости каждого критического элемента (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов, как необходимой основы эффективной ГосПБП, что поможет государствам в более эффективном внедрении ГосПБП.

2.8 С учетом вышеупомянутого опыта, новых элементов политики и последнего пересмотра документа Doc 9859, а также будущих положений поправки 1 к Приложению 19 Боливарианская Республика Венесуэла попыталась разобраться в четырех аспектах приемлемых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов:

<b>ПРИЕМЛЕМЫЕ УРОВНИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ ГосПБП</b>				
Тип показателя	Краткосрочные и среднесрочные действия	Планируемые элементы прогнозного управления, предусматриваемые в долгосрочном плане в ГПБП	Увязка с Приложением 19	Увязка с поправкой 1 к Приложению 19
Набор показателей для событий, имеющих тяжелые и легкие последствия	Реагирование	Совместно с другими государствами, организациями и отраслью	Раздел 3.1 главы 3 и раздел 2 дополнения А	Раздел 3.3 главы 3, касающейся управления рисками для безопасности полетов на государственном уровне
Набор показателей, полученных с учетом эффективности государственной системы надзора и выявленных критических областей	Проактивные	Стандартизация, управление информацией и мониторинг в режиме реального времени для целей принятия решений и управления	Раздел 3.1 главы 3 и раздел 3 дополнения А	Раздел 3.4 главы 3, посвященный обеспечению безопасности полетов на государственном уровне
Набор показателей для системы контроля за обеспечением безопасности полетов (восемь критических элементов)	Проактивные	Интегрирование непрерывного мониторинга в государственную систему управления безопасностью полетов	Раздел 3.2 главы 3, добавление 1	Соответствующие пункты разделов 3.2, 3.3 и 3.4 в главе 3 и добавление 1 (SSO)
Набор показателей в области популяризации, распространения информации и культуры обеспечения безопасности полетов	Проактивные	Обмен информацией с другими государствами, организациями и отраслью	Раздел 3.1 главы 3 и раздел 4, дополнение А	Раздел 3.5 главы 3, посвященной популяризации вопросов безопасности полетов на государственном уровне

2.9 Достигнутый на начальном этапе прогресс в реализации наших усилий описан в первом статистическом бюллетене по безопасности полетов на сайте <http://www.inac.gob.ve/art/template3/9cc04Informeieso.pdf>, посвященном первому набору показателей.

### 3. ВЫВОД

3.1 Такая первоначальная система ориентиров позволяет государствам выработать подход, в рамках которого будут разработаны показатели применительно к реализации элементов ГосПБП.

3.2 Кроме того, все стороны во всех регионах должны рассмотреть дальнейшие меры по гармонизации такого набора показателей в разных ГосПБП и государствах, поскольку авиационная система едина, а регионам следует, проведя оценку, выявить общие существующие и возникающие проблемы в области обеспечения безопасности полетов.

3.3 Поскольку государства (особенно те, показатель EI которых составляет более 60 %) реализуют свои ГосПБП с учетом того, что сведение воедино государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и элементов системы ГосПБП потребует дополнительных административных затрат со стороны государств, которые уже создали и опубликовали ГосПБП, а также того, что корректировка законодательства, которая может потребоваться от государств, особенно в случае, если в управлении безопасностью полетов задействованы многие авиационные власти, важно предусмотреть те показатели, которые можно измерить, и цель, которую каждое государство должно установить при разработке показателей для ГосПБП.

### 4. РЕКОМЕНДАЦИЯ

4.1 Ассамблее предлагается принять к сведению и рассмотреть высказанные в данном рабочем документе мнения.

4.2 ИКАО и отрасль должны продолжать предпринимать усилия по достижению целей ГПБП путем постоянного повышения уровня безопасности полетов.

4.3 В каждом регионе следует выработать инициативы, а всем сторонам следует предпринять меры по гармонизации указанных наборов показателей (ALoSP) в разных ГосПБП и государствах.