



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению
Технической комиссией**

**ВЫРАБОТКА ЭФФЕКТИВНЫХ И АКТУАЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Австралией при поддержке Канады,
Новой Зеландии и Сингапура)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государства могут добиться всесторонних преимуществ для безопасности полетов, эффективности и экономики путем разработки, выполнения и обновления актуальной и действенной государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). В основе таких преимуществ лежат четкое формулирование механизмов, определяющих способы управления обеспечением безопасности полетов, и определение критически важных для безопасности полетов приоритетов в деятельности государств, гарантирующее им особое внимание и выделение соответствующих целевых ресурсов.

В соответствии с инициативой ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*, для осуществления помощи государствам, располагающим системами авиации небольших масштабов, таким как тихоокеанские островные государства, необходимы дальнейшие меры по реализации требований Приложения 19 ИКАО *"Управление безопасностью полетов"*, относящихся к ГосПБП, планам по обеспечению безопасности полетов и системам управления безопасностью полетов. Такие меры включают разработку более актуального инструктивного материала и создание образовательных ресурсов, нацеленных на нужды авиационных систем меньших масштабов, а также расширение активного регионального сотрудничества.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) поддержать продолжающиеся усилия государств по соблюдению требований Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*, включая расширение активного регионального сотрудничества;
- b) рекомендовать ИКАО запрашивать у государств, включая страны с действующими ГосПБП, информацию о тех трудностях, с которыми они сталкиваются или столкнулись ранее в отношении выполнения требований Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*, и в дальнейшем делиться такой информацией;
- c) рекомендовать ИКАО разработать целевые инструктивные и образовательные ресурсы для государств с системами авиации небольшого масштаба, направленные на оказание им помощи в создании потенциала для выработки актуального и эффективного ГосПБП, отвечающего целям и ключевым требованиям Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Действия, предусмотренные настоящим документом, будут осуществляться за счет ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы ИКАО на 2020–2022 гг.
<i>Справочные материалы</i>	Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Разработка, выполнение и постоянное совершенствование государственных программ по обеспечению безопасности полетов (ГосПБП), как это требуется в Приложении 19 ИКАО "Управление безопасностью полетов", имеют в мире определенные различия, и государства с системами авиации небольших масштабов сталкиваются с особыми сложностями.

1.2 Стандарт 3.1.1, содержащийся в разделе 3.1 ("Государственная программа по обеспечению безопасности полетов") главы 3 Приложения 19, требует от каждого государства учреждения ГосПБП для управления безопасностью полетов в государстве в целях достижения приемлемого уровня безопасности полетов в гражданской авиации, соизмеримого с масштабами и сложностью осуществляемой в данном государстве авиационной деятельности.

1.3 В предлагаемой редакции *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП), намеченной на 2020–2022 гг., также поставлены задачи всем государствам к 2022 году учредить свои ГосПБП, а к 2025 году выйти на эффективную реализацию ГосПБП в зависимости от сложности их авиационных систем.

1.4 Приложение 19, документ Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов" (РУБП), документ Дос 10004 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов" и соответствующие усилия, предпринимаемые ИКАО, представляют собой четко сформулированные руководящие указания по управлению риском на государственном уровне, нацеленные на помощь государствам в достижении целей авиационной отрасли на глобальном и региональных уровнях.

1.5 Например, в период 2018–2020 гг. ИКАО проводит оценки степени реализации ГосПБП, что является механизмом, призванным помочь государствам в оценке прогресса, достигнутого ими в выполнении своих ГосПБП. ИКАО рассчитывает закончить проверки выполнения всеми государствами своих ГосПБП к 2022 году, чтобы изучить соответствие исследуемого процесса требованиям Приложения 19.

1.6 Однако темпы и степень реализации государствами требований Приложения 19 в отношении ГосПБП в значительной мере разнятся. Это происходит, несмотря на целый ряд преимуществ, которые государства могли бы получить в результате такой реализации и в основе которых лежат четкое определение государственных механизмов обеспечения безопасности полетов и прозрачность в отношении управления безопасностью полетов, а также наличие руководящих указаний и поддержки.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Преимущества внедрения управления безопасностью полетов

2.1.1 В Приложении 19, в разделе 1.1.7 (*"Преимущества управления безопасностью полетов"*), главы 1 *"Введение"* РУБП описаны многочисленные преимущества от реализации мероприятий по управлению безопасностью полетов. Они включают продвижение более развитой культуры обеспечения безопасности полетов; документирование подхода к обеспечению безопасности полетов, основанного на процессе; более глубокое понимание интерфейсов и взаимоотношений, связанных с обеспечением безопасности полетов; повышение эффективности и потенциальную экономию финансовых средств.

2.1.2 Кроме того, в РУБП отмечается, что реализация мероприятий по управлению безопасностью полетов может положительно сказаться на возможностях государства / поставщика услуг по выявлению новых проблем с безопасностью полетов, что может помочь в предупреждении авиационных происшествий и инцидентов путем активной идентификации опасностей и управления факторами риска для безопасности полетов. Это, в свою очередь, может помочь ИКАО и государствам-донорам сосредоточить усилия на поддержке прогресса в достижении глобальных целей ИКАО, сконцентрировать внимание на представляющихся возможностях непрерывного совершенствования, а в Азиатско-Тихоокеанском регионе способствовать реализации целей, поставленных в Пекинской декларации 2018 года.

2.2 Критически важные требования к безопасности полетов

2.2.1 ИКАО выделяет восемь критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов в пункте 8.2.1 (показано на рисунке 8-1) главы 8 РУБП с дальнейшими инструктивными указаниями в документе Doc 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"* (РКБП). К ним относятся:

- a) основное законодательство в области авиации;
- b) конкретные правила, регулирующие эксплуатацию;
- c) государственная система гражданской авиации и функции по контролю за обеспечением безопасности полетов;
- d) квалификация и подготовка технического персонала;
- e) техническое руководство, инструментарий и предоставление информации, критически важной для безопасности полетов;
- f) обязанности по лицензированию, сертификации, наделению полномочиями и одобрению;
- g) обязанности по осуществлению наблюдения;
- h) решение проблем с безопасностью полетов.

2.2.2 Каждый из этих элементов, критически важных для безопасности полетов, должен тщательно выполняться государством. В инструктивных указаниях, содержащихся в Перечне часто задаваемых вопросов об управлении безопасностью полетов, 18-е издание от 2013 года (Q10), имеется конкретная ссылка на то, как малые организации, выполняющие ограниченное количество полетов, должны внедрять систему управления безопасностью полетов (СУБП), однако соответствующих указаний по способам внедрения ГосПБП небольшим развивающимся государством не имеется.

2.2.3 Разработка, выполнение и постоянное совершенствование ГосПБП может быть непростой задачей и потребовать серьезной координации, значительных ресурсов (как людских, так и финансовых), а также соответствующей информационной поддержки. Это относится даже к такой стране, как Австралия, с ее развитой системой авиации и достаточным количеством ресурсов.

2.2.4 Существует риск того, что некоторые государства могут рассматривать разработку и реализацию ГосПБП как дорогое и необязательное мероприятие, не предлагающее особых преимуществ, и такому риску необходимо уделить серьезное внимание.

2.3 Государства с небольшими авиатранспортными системами и меры по повышению уровня их соответствия требованиям

2.3.1 Не все государства располагают одинаковым потенциалом и возможностями по разработке базового ГосПБП, не говоря уже о его внедрении и постоянном совершенствовании. В это число входят многие государства Азиатско-Тихоокеанского региона, которые сталкиваются с целым рядом нехарактерных сложностей при выполнении ГосПБП и соответствующих требований Приложения 19.

2.3.2 В случае тихоокеанских островных государств можно ожидать, что встречаемые ими проблемы будут более детально описаны в *"Аналитическом обзоре потребностей малых развивающихся государств тихоокеанского островного региона"* и будут включать:

- a) крайне ограниченную численность населения и объем финансовых ресурсов, ограниченное число подготовленных и опытных специалистов в области авиации, что зачастую дополняется изолированным географическим расположением и низкой плотностью населения;
- b) низкий уровень авиационной деятельности и спроса на услуги авиации, несмотря на то, что это часто сочетается с высокой востребованностью таких услуг для обеспечения транспортировки людей и грузов в целях способствовать экономическому развитию государства;
- c) зависимость от внешней помощи в некоторых аспектах соответствия требованиям ИКАО.

2.3.3 Очевидно, что помощь таким государствам в реализации всех преимуществ от разработки, внедрения и постоянного совершенствования ГосПБП, а также обеспечение соответствия духу инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* потребуют от ИКАО дальнейшей работы в поддержку реализации положений Приложения 19.

2.3.4 Отдавая себе отчет в том, что "один размер не может подойти всем", необходимо согласиться с тем, что такая работа должна включать более целенаправленные усилия по разработке инструктивного материала, образовательных ресурсов и процесса подготовки, которые отвечали бы требованиям менее масштабных систем авиатранспорта.

2.3.5 Другие потенциальные стратегии помощи таким государствам могли бы включать:

- a) поощрение личного взаимодействия ключевых лиц, занимающихся вопросами ГосПБП в таких государствах;
- b) проведение презентаций и инструктивных занятий по вопросам ГосПБП для соответствующего государственного персонала на рабочих местах;
- c) привлечение государств и поощрение их участия в существующих мероприятиях ИКАО, таких как деятельность соответствующих рабочих групп, особенно на региональном уровне.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Выполнение глобального плана реализации ГосПБП будет оставаться вызовом для всех государств, особенно для тех, которые располагают системами авиатранспорта меньших масштабов в сочетании с меньшим количеством ресурсов и небольшой численностью населения.

3.2 В этой связи, Австралия считает, что для поддержки реализации положений Приложения 19 ИКАО, относящихся к ГосПБП, планированию и СУБП, потребуются дальнейшие усилия. Для начала ИКАО могла бы обратиться к государствам, включая те, которые уже внедрили ГосПБП, с просьбой предоставить информацию о тех сложностях, с которыми они сталкиваются или сталкивались при решении вопросов соответствия требованиям Приложения 19, с тем чтобы при необходимости поделиться такой информацией.

3.3 Австралия призывает ИКАО разработать в рамках такой деятельности, например, при участии Группы экспертов по управлению безопасностью полетов, целевой инструктивный и образовательный материал для государств с системами авиации небольших масштабов, стремящихся внедрить ГосПБП, что будет соответствовать благим намерениям по совершенствованию стандартов в области безопасности полетов на глобальном, региональном и национальном уровнях.

3.4 Дополнительным способом поддержки постоянных усилий отдельных государств по соответствию требованиям Приложения 19, особенно подходящим для государств с авиационными системами меньших масштабов, стала бы организация расширенного регионального сотрудничества и взаимодействия. Совместная работа с другими государствами могла бы потенциально послужить снижению требований к отдельным государствам.