



АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 28 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационная политика

ПРОБЛЕМЫ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСПБП В ПОДДЕРЖКУ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

(Представлено Венесуэлой при поддержке государств SAM
и государств Латиноамериканской комиссии гражданской авиацией (ЛАКГА)²)

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе изложены проблемы, возникающие при реализации государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), с которыми, возможно, постоянно сталкиваются различные государства и регионы и которые следует принимать во внимание при разработке глобальных стратегий повышения безопасности полетов, с тем чтобы способствовать достижению целей, связанных с эффективной реализацией ГосПБП в рамках *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Дос 10004).

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную информацию;
- b) принять во внимание изложенные в данном документе возможности масштабируемости при внесении дальнейших улучшений в процессе реализации стратегии и мероприятий ГПБП.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов AN-Conf/13-WP/155, Экспериментальный проект по реализации ГосПБП в регионе SAM</i>

¹ Документ на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

² Белиз, Боливия, Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Основная цель государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) заключается в обеспечении того, чтобы государство создало требуемые минимальные нормативно-правовые рамки и обеспечило согласованность действий государственных нормативных и административных организаций в части их роли в управлении рисками для безопасности полетов.

1.2 Опыт реализации ГосПБП в соответствии с положениями, предусмотренными в Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"* к Конвенции о международной гражданской авиации, и инструктивным материалом в Дос 9859 *"Руководство по управлению безопасностью полетов"* указал на необходимость решить ряд проблем, с тем чтобы реализовать устойчивую и эффективную ГосПБП.

1.3 В качестве меры, направленной на реализацию ГосПБП, государство принимает решение участвовать в экспериментальном проекте по внедрению ГосПБП в Южноамериканском (SAM) регионе, как изложено в рабочем документе AN-Conf/13-WP/155, представленном на 13-й Аэронавигационной конференции. Этот механизм позволил создать условия среди государств региона SAM для обмена опытом, что способствует реализации различных элементов системы ГосПБП и может предоставить альтернативные решения для эффективного и согласованного внедрения ГосПБП в атмосфере сотрудничества участвующих государств и ИКАО в других регионах, тем самым способствуя осуществлению инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСПБП

2.1 В различных регионах в ходе внедрения государствами ГосПБП возникает ряд связанных с этим вопросов.

2.1.1 Важно, чтобы государство имело представление о правовых и организационных аспектах, касающихся разработки и внедрения элементов системы ГосПБП. Государства сталкиваются с проблемами и выбирают различные решения, соответствующие их реальным условиям, что, с помощью надлежащих инструментов, обеспечивает правовую основу для реализации эффективного управления безопасностью полетов.

2.1.2 В ходе реализации ГосПБП выявляется, каким образом различные организационные структуры и координационные органы в рамках государственных ведомств, которые выполняют различные функции по управлению безопасностью полетов (регулирование, сертификация, мониторинг, расследование происшествий, принятие превентивных или налоговых мер и смежные вспомогательные процессы), включают в свои процессы и правила критерии управления рисками, а также соответствующие квалификационные требования для персонала, который их реализует.

2.1.3 С тем чтобы применить к реализации ГосПБП принцип масштабирования, важно, чтобы государство осознавало, основываясь на стандартизированной классификации групп государств в различных регионах (от самых крупных и с наиболее сложной системой до небольших с менее сложной системой), каким образом можно получить минимальные приемлемые критерии в части, помимо прочего, правовых аспектов, организационных структур, материальных и людских ресурсов, системы сбора и обработки данных о безопасности полетов

(SDCPS) для эффективного управления безопасностью полетов. Исходя из критериев эффективности, можно подобрать документы, которые будут содержать перечень параметров, связанных с масштабами и сложностью деятельности государства. Например, в вопроснике об авиационной деятельности государства (ВАДГ), который используется в Универсальной программе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП), такая информация содержится.

2.1.4 С тем чтобы предвидеть в среднесрочном плане способность обмениваться данными и информацией о безопасности полетов между ГосПБП и отраслью, важно разработать критерии, согласованные классификации и учитывать технические требования в отношении структуры систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, которая может быть адаптирована в зависимости от масштаба, сложности деятельности и потребностей государств.

2.1.5 Необходимо по-прежнему создавать условия для согласования целей, касающихся эффективности обеспечения безопасности полетов, и разработки общих для государств показателей (в региональном масштабе) управления безопасностью полетов.

2.1.6 Для того чтобы успешно способствовать признанию государствами сертификационных процессов, необходимо согласовать критерии принятия требований, касающихся системы управления безопасностью полетов (СУБП).

— КОНЕЦ —