

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****СТРАТЕГИЯ ВНЕДРЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГОСПБП) В РАМКАХ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Перу; одобрено странами региона SAM и 22 государствами-членами * Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе анализируется прогресс во внедрении ГосПБП, а также вызовы и его возможное влияние на результаты эффективного внедрения (EI) в регионе SAM, учитывая, что ИКАО планирует начать проверки, связанные с 91 вопросом протокола (ВП) ГосПБП с 1 января 2018 года.

Действия: Ассамблее предлагается проанализировать поднятые в настоящем рабочем документе аргументы для оценки возможности отсрочки начала проверок, касающихся 91 ВП по Приложению 19.

<i>Стратегические цели</i>	Безопасность полетов
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Doc 9734, Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Стандартизация деятельности мировой гражданской авиации – одна из основных функций ИКАО. Средством, позволяющим ИКАО проверить уровень стандартизации такой деятельности, является УППКБП, в рамках которой в государствах проводятся проверки в целях обеспечения эффективного внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS).

1.2 Вопросы протокола (ВП) являются конкретными элементами, которые используются механизмом непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

¹ Текст на испанском языке представлен Перу.

* Страны – члены ЛАКГА: Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор, Ямайка

(УППКБП) для оценки уровня эффективного внедрения государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

1.3 1 января 2018 года ИКАО планирует начать проверки всех государств, продемонстрировавших, что они достигли 60-процентного показателя эффективного внедрения (EI) государственной системы, включающие 91 ВП, касающийся безопасности полетов, по Приложению 19, которое предусматривает внедрение СУБП. Это условие относится приблизительно к 70 % государств региона SAM.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 *Прогресс в регионе SAM*

2.1.1 Государства региона совместно работают для соблюдения требований Приложения 19; результатом этой коллективной работы стал недавно проведенный анализ выявленных в регионе недостатков, который показал, что многие аспекты, о которых сообщили государства, не имеют связи с фактическим положением дел в том, что касается наличия эффективных СУБП у поставщиков обслуживания, а также ГосПБП в государствах.

2.1.2 Работа, проведенная с высокой степенью самокритики, позволила региону сделать три существенных вывода:

- a) подавляющее число государств не в состоянии пройти проверки по 91 ВП, который будет включен с 2018 года, поскольку 70 % из них достигли показатели свыше 60 % EI;
- b) поскольку деятельность по проведению проверок СУБП осуществляется лицами, ответственными за выполнение задач ГосПБП (не говоря уже об инспекторах по безопасности полетов), это ведет к возникновению путаницы в обязанностях;
- c) государства должны разработать графики работы, которые отражают вызовы, принятые регионами для соблюдения требований, предъявляемых ИКАО, в кратчайшие сроки.

2.1.3 Имеется несколько факторов, составляющих основную причину этой ситуации; среди прочего можно отметить следующее: отсутствие более конкретного инструктивного материала, устанавливающего способ практической реализации теоретических рамок и отсутствие программ подготовки персонала для тех, кто отвечает за выполнение требований Приложения 19.

2.2 *Согласованные вызовы*

2.2.1 Подготовка персонала

2.2.1.1 Государства региона SAM считают подготовку персонала ключевым и приоритетным элементом внедрения ГосПБП и СУБП для обеспечения того, чтобы предоставление навыков и знаний различным заинтересованным сторонам, участвующим в вышеупомянутых системах управления безопасностью полетов, явилось важным условием эффективного внедрения.

2.2.1.2 В этом контексте следует рассмотреть создание под эгидой ИКАО новой всесторонней учебной программы с уделением особого внимания тем, кто отвечает за ГосПБП, инспекторам по безопасности полетов (надзор) и лицам, ответственным за СУБП поставщиков обслуживания.

2.2.2 Инструктивный материал

2.2.2.1 Необходимо разработать новый инструктивный материал, включающий директивные указания, руководства, процедуры и контрольные карты, дополненные информацией о региональном опыте и реальном положении дел с особым акцентом на способы практической реализации теоретических рамок.

2.2.3 Обмен информацией

2.2.3.1 Для установления постоянной и систематической практики в регионе необходимо осуществлять бесперебойный и своевременный обмен опытом выполнения требований Приложения 19, с тем чтобы определить общий инструмент решения сходных вопросов.

2.2.4 Регулярные координационные совещания

2.2.4.1 Необходимо проводить регулярные координационные и последующие совещания для мониторинга процесса государств региона в выполнении требований Приложения 19 и оказания взаимной поддержки в интересах достижения поставленных целей в кратчайшие сроки.

2.2.5 Реализовать цели, указанные в Боготской декларации

2.2.5.1 Добиться эффективного внедрения ГосПБП и СУБП к 2020 году.

2.3 *Влияние на регион*

2.3.1 Учитывая фактическую ситуацию с соблюдением требований Приложения 19 и значительное влияние 91 ВП в процентном отношении к общему числу ВП, предусмотренных проверкой, это ведет к тому, что государства, в которых будут проводиться проверки с 2018 года, вполне возможно сократят свой процентный показатель эффективного внедрения, что приведет к искажению картины в глазах общественности, которая будет считать, что произошло снижение уровня безопасности полетов, когда практически может иметь место существенный прогресс в этом отношении.

2.3.2 Вышеупомянутое искажение может также привести к тому, что государства, показатель которых составляет менее 60 % и которые, вероятно, не будут проверяться в 2018 году, могут позиционировать себя выше тех, кто первоначально получил более высокий процент ЕИ, что будет нелогично.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Ассамблее предлагается настоятельно рекомендовать ИКАО рассмотреть возможность переноса проверок по 91 ВП на 2020 год.