

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****ГПАБ – ПРЕИМУЩЕСТВА ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ
И НЕОБХОДИМОСТЬ ПОСТОЯННОГО МОНИТОРИНГА ЕЕ РЕЗУЛЬТАТОВ**

(Представлено Бразилией и Аргентиной при поддержке государств – членов ЛАКГА¹)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Создание ГПАБ представляет собой важный шаг вперед в области авиационной безопасности и упрощения формальностей. Дорожная карта ГПАБ привнесла дополнительную объективность в этот глобальный стратегический документ, что является замечательным примером эволюции Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS).

После ее разработки дорожная карта ГПАБ находится в стадии реализации, и некоторые задачи уже выполнены. Для дальнейшего содействия ее реализации предлагается создать методологию информирования заинтересованных сторон о новых достижениях и содействовать обмену знаниями и опытом между ними.

Кроме того, еще один важный вопрос о последующем совершенствовании ГПАБ включает способы динамического обновления показателя эффективной реализации (EI). Для определения EI используется результаты проверок, проведенных по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) для количественной оценки прогресса в области реализации ГПАБ. Учитывая, что проверки в рамках УППАБ могут проводиться с разрывом во времени, ИКАО предлагается рассмотреть возможность использования фактических данных, представленных государством в плане корректирующих действий (ПКД), для обновления данных EI на постоянной основе.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению опыт Бразилии в отношении ГПАБ, касающийся создания технической совместной группы для координации осуществления Плана и разработки совместных действий и проектов с отраслью и всеми соответствующими авиационными заинтересованными сторонами;
- b) признать важную роль ГПАБ в повышении авиационной безопасности во всем мире в качестве международной программы действий для отрасли;
- c) предложить ИКАО обсудить возможные преимущества и целесообразность создания платформы для отслеживания достижений в области реализации дорожной карты ГПАБ;
- d) поручить ИКАО оценить возможность обновления некоторых результатов проверок, проводимых в рамках УППАБ-МНМ (эффективная реализация) на основе представления государствами документально подтвержденных фактических данных в рамках плана корректирующих действий (ПКД).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительное финансирование не требуется
<i>Справочный материал</i>	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) (Дос 10118) Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)

¹ Белиз, Боливия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Никарагуа, Парагвай, Перу, Сальвадор.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 После утверждения ГПАБ в ноябре 2017 года Советом ИКАО во всем мире было проведено несколько региональных мероприятий, направленных на содействие глобальной реализации Плана. С тех пор соответствующие полномочные органы и представители отрасли разработали проекты для выполнения некоторых задач дорожной карты ГПАБ.

1.2 Дорожная карта Плана была важным нововведением, представленным в ГПАБ, по сравнению со Всеобъемлющей стратегией ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS). Дорожная карта привнесла больше объективности в этот глобальный стратегический документ и обеспечила продвижение в правильном направлении, будучи замечательным примером эволюции ICASS.

1.3 Однако в первые годы осуществления ГПАБ возникли некоторые проблемы. Одна из них касается налаживания и развития обмена опытом между заинтересованными сторонами и государствами с аналогичными задачами, предусмотренными в дорожной карте ГПАБ, а другая – коммуникации относительно результатов реализации Плана.

1.4 Одна из возможностей повышения эффективности ГПАБ связана с тем, каким образом в нем предусматривается оценка выполнения каждой задачи. Контроль за достижением показателей эффективной реализации (EI) простым и разумным способом позволит государствам и отрасли разрабатывать глобальные системы обеспечения авиационной безопасности.

2. ОПЫТ БРАЗИЛИИ В ОБЛАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГПАБ И НЕОБХОДИМОСТЬ ОБМЕНА ЗНАНИЯМИ И ОПЫТОМ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЗАДАЧ ГПАБ

2.1 После разработки и утверждения ГПАБ Национальное агентство гражданской авиации Бразилии (ANAC) создало группу, состоящую из соответствующих органов власти и представителей отрасли, с целью осуществления Национального плана, принимая во внимание Глобальный план.

2.2 Группа, созданная ANAC, имеет целью определить приоритетные действия, назначить организацию, которая будет отвечать за каждую задачу и следить за графиком деятельности. Кроме того, эта группа может учреждать подгруппы для разработки конкретных проектов. Группа уже создала две подгруппы со следующими целями:

- подготовка национального инструктивного материала относительно пассажиров, нарушающих порядок в аэропортах и на воздушных судах;
- разработка руководства по проблеме человеческого фактора для сотрудников служб авиационной безопасности.

2.3 Это – первые два проекта, которые разрабатывает группа по ГПАБ. Кроме этого, другие проекты, осуществляемые другими заинтересованными сторонами, уже дали свои результаты, и Бразилия прилагает усилия для представления этих результатов региональной группе NAM/CAR/SAM ИКАО/ЛАКГА по авиационной безопасности и упрощению формальностей с целью содействия осуществлению аналогичных мер в других государствах.

2.4 В этой связи мы считаем, что создание глобальной платформы для обмена информацией, в которую будет включен каталог "дорожная карта ГПАБ", может быть полезным и может помочь всем государствам определить меры для обеспечения соблюдения Стандартов в области AVSEC. Это может быть реализовано путем разработки защищенного веб-сайта, на котором государства или заинтересованные стороны отрасли, желающие поделиться информацией о своих проектах по выполнению предусмотренных в ГПАБ задач, смогут размещать свои документы.

3. ПЛАТФОРМА ДЛЯ ОЦЕНКИ ПРОГРЕССА В ОБЛАСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГПАБ

3.1 В дорожной карте ГПАБ имеется колонка с показателями для каждой задачи, которая направлена на определение состояния дел в области соблюдения. Некоторые из этих задач включают предоставление определенных технических материалов, например *"публикация инструктивного материала"*, *"пересмотренные материалы"*, *"опубликованный инструктивный материал"* и *"разработанный шаблон"*. Для содействия использованию этого материала может быть создана платформа, в которую могут быть включены эти продукты с гарантией того, что пользователям каждого продукта будет известно о существовании соответствующего материала, что позволит повысить эффективность разработки планов.

3.2 Некоторые из целевых показателей деятельности государств требуют представления государствами определенной информации, например *"обзор/вопросник ИКАО"*, *"улучшенный обмен информацией между государствами об оборудовании, требованиях и технических характеристиках"* и *"разработка и реализация планов корректирующих действий"*. Для этих целей на данной платформе можно было бы разместить инструктивный материал, который обеспечил бы государства необходимой информацией, что помогло бы им лучше понять эту задачу и способы ее выполнения. Благодаря этому ГПАБ не только создаст транспарентные и широкие возможности в области эволюции авиационной безопасности, но и будет служить платформой для обмена знаниями, опытом и передовой практикой весьма организованным и объективным образом.

3.3 В ГПАБ содержатся цели, связанные с его эффективной реализацией (EI), для определения показателя которой используются данные Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ). Предусмотренные им цели являются следующими: к 2020 году 80 % государств достигают 65 % EI; к 2023 году 90 % государств достигают 80 % EI; и к 2030 году 100 % государств достигают 90 % EI.

3.4 В настоящее время проверки (документальные или на местах) в рамках УППАБ-МНМ проводятся с периодичностью в несколько лет, в результате чего данные EI ГПАБ устаревают, поскольку обновление данных производится только после проведения следующей проверки. Таким образом, методология УППАБ-МНМ могла бы предусматривать представление государствами фактических данных, содержащихся в их планах корректирующих действий (ПКД), с тем чтобы поддерживать показатели EI в более актуальном состоянии и обеспечить мотивацию для соблюдения государствами установленных требований в полном объеме. Анализ ПКД будет очень похож на документальную проверку и будет подкреплен заявлением государства и представлением соответствующих фактических данных (национальная и аэропортовая документация, фотографии и т. д.).

3.5 Этот подход не будет применяться к вопросам протокола (ВП), связанным с критическими элементами (КЭ), которые могут потребовать оценки на месте (например, ЕС 8). Однако мы полагаем, что в отношении ВП, которые могут быть оценены при помощи документально подтвержденных фактических данных, например в случае СЕ 1, 2, 3, 5 и 6, мог бы эффективно использоваться вышеизложенный процесс.

3.6 Наконец, хотели бы отметить, что ГПАБ является очень важным инструментом глобальной системы авиационной безопасности, и для достижения всех потенциальных преимуществ, связанных с ГПАБ, необходимо сделать следующий шаг. По нашему мнению, достижению этой цели послужит создание платформы, на которой все субъекты, ответственные за осуществление этого Плана, смогут следить за его реализацией транспарентным образом и на основе актуальных данных, что позволит осуществлять обмен опытом и передовой практикой.

— КОНЕЦ —