



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

**Пункт 30 повестки дня: Безопасность полетов и аэронавигационная политика**  
**30.3: Соответствующие итоги Конференции высокого уровня по COVID - 19 (HLCC 2021), относящиеся к направлению "Безопасность полетов".**

#### **СТРАТЕГИЯ ВНЕДРЕНИЯ СУБП ПОСТАВЩИКАМИ ОБСЛУЖИВАНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 19 "УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ"**

(Представлено Эквадором при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Гайаны, Доминиканской Республики, Колумбии, Мексики, Панамы, Парагвая, Перу, Сальвадора, Суринама, Уругвая и Чили)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

Настоящий рабочий документ представляет Ассамблее стратегию содействия поставщикам обслуживания по внедрению системы управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с Приложением 19 "*Управление безопасностью полетов*" и повышению уровня развитости государственных программ по безопасности полетов (ГПБП).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- принять к сведению данный рабочий документ;
- поручить ИКАО содействовать обмену передовой практикой и подготовить инструктивные материалы, касающиеся опыта, о котором сообщается в настоящем рабочем документе, и другого совместного опыта, в целях обеспечения того, чтобы в процессе внедрения своих ГПБП государства располагали достаточной информацией о делегировании функций и обязанностей по обеспечению безопасности полетов, с тем чтобы создать эффективные структуры для утверждения и мониторинга СУБП поставщиков обслуживания.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов".
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19, <i>Управление безопасностью полетов</i> Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2020-2022 гг.</i>

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Эквадором

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Цель Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"* Конвенции о международной гражданской авиации, касающихся управления безопасностью полетов, заключается в оказании государствам помощи в управлении факторами риска для безопасности полетов с учетом возрастающей сложности глобальной системы воздушного транспорта и взаимосвязанности ее авиационной деятельности, необходимой для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов. Таким образом, Приложение 19 поддерживает продолжающуюся разработку превентивной стратегии, которая приводит к улучшению показателей обеспечения безопасности полетов.

1.2 Эта превентивная стратегия, которая согласуется с целями *Глобального плана обеспечения безопасности полетов на 2020-2022 годы* (ГПБП, Дос 10004) ИКАО и Плана обеспечения безопасности полетов (SAMSP) региона Южной Америки (SAM) и описывается в *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Дос 9859), основана на внедрении и использовании государством государственной программы по безопасности полетов (ГПБП), поддерживаемой внедрением различными поставщиками обслуживания систем управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с Приложением 19.

1.3 В Приложении 19 и документе Дос 9859 ИКАО упоминает о том, что цель СУБП заключается в том, чтобы обеспечить поставщикам обслуживания систематический подход к постоянному повышению уровня безопасности полетов за счет выявления опасных факторов, сбора и анализа данных и постоянной оценки факторов риска для безопасности полетов. Кроме того, СУБП направлена на упреждающее сдерживание или уменьшение рисков для безопасности полетов прежде, чем они приведут к авиационным происшествиям или инцидентам. Система позволяет поставщикам обслуживания эффективно управлять своей деятельностью, безопасностью полетов и ресурсами, и при этом углублять понимание своего вклада в обеспечение безопасности полетов. Эффективно внедренная СУБП демонстрирует государствам способность поставщика обслуживания управлять факторами риска для безопасности полетов и обеспечивает эффективное управление безопасностью полетов на государственном уровне.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 В соответствии со вторым изданием Приложения 19 внедрение и функционирование ГПБП также предполагает внедрение СУБП поставщиками обслуживания. В этой связи в главе 9 четвертого издания документа Дос 9859 содержатся инструктивные указания для поставщиков обслуживания в отношении внедрения основных принципов СУБП согласно Приложению 19, а также инструктивные указания для государств для принятия и надзора за СУБП. Однако имеется очень мало информации о том, кто должен нести ответственность в ведомствах гражданской авиации (ВГА) за принятие СУБП поставщиков обслуживания и надзор за ней, что приводит к путанице и недоразумениям в организационной структуре этих ведомств.

2.2 Учитывая, что ГПБП объединяет восемь критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов с правилами и принципами управления безопасностью полетов, и что выполнение КЭ-6 "Обязательства по проверке свидетельств, сертификатов, утверждений и(или) разрешений" и КЭ-7 "Обязательства по надзору" осуществляется инспекторами по безопасности полетов в области Выдачи свидетельств и подготовки персонала (PEL); Производства полетов воздушных судов (OPS); Летной годности (AIR); Аэронавигационного обслуживания (ANS) и Аэродромов и наземных средств (AGA), ведомства гражданской авиации располагают достаточными людскими ресурсами для выполнения

задач по приемке СУБП поставщиков обслуживания и контролю за ними; все, что необходимо, это включить этих инспекторов в программы ГПБП/СУБП, обеспечить овладение ими необходимым уровнем квалификации и возложить на них соответствующие функции и обязанности.

2.3 Крайне важно понять преимущества внедрения ГПБП в механизм, имеющий характерные для каждого государства особенности, особенно в тех случаях, когда государственные инспекторы по безопасности полетов принимают СУБП от поставщиков обслуживания и осуществляют наблюдение. Следует также учитывать, что уровень внедрения СУБП различными поставщиками обслуживания является очень важным результатом при проведении мероприятий по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) в государстве, поскольку из 80 вопросов протокола 55 вопросов касаются ГПБП, что составляет 68,8 процента от общей оценки внедрения ГПБП в государстве.

2.4 В регионе SAM было отмечено, что государства, добившиеся наибольших успехов в деле внедрения ГПБП и СУБП, предпочли возложить ответственность за принятие СУБП и контроль на инспекторов PEL, OPS, AIR, ANS и AGA в рамках их обычных функций по инспекции, сертификации и мониторингу. С другой стороны, государства, которые выбрали централизованный подход без привлечения инспекторов по вопросам безопасности полетов, демонстрируют меньший прогресс во внедрении систем управления безопасностью полетов (ГПБП и СУБП). Поэтому важно привлекать инспекторов по безопасности полетов к выполнению задач, связанных с ГПБП и СУБП.

2.5 Привлечение инспекторов по безопасности полетов к участию в этих процессах повышает степень участия и совместной ответственности всех заинтересованных сторон за такое изменение подхода, которое ведет к повышению уровня безопасности полетов, более активному участию и вовлеченности и улучшению результатов внедрения.

2.6 Кроме того, государству следует включить функцию расследования авиационных происшествий и инцидентов в структуру ГПБП, предоставить необходимые полномочия как инспекторам по безопасности полетов, так и расследователям авиационных происшествий и инцидентов, с тем чтобы ВГА и органы по расследованию авиационных происшествий могли выполнять свои функции и обязанности, связанные с управлением безопасностью полетов и, в частности, с управлением факторами риска.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Внедрение СУБП поставщиками обслуживания позволит:

- a) существенно повысить уровень безопасности полетов за счет повышения уровня развитости ГПБП и снижения числа авиационных происшествий и инцидентов;
- b) достичь целей ГПБП, SAMSP и национальных планов государств в области обеспечения безопасности полетов (НПБП);
- c) пользоваться экономическими преимуществами эффективности и безопасности полетов, обеспечиваемыми системой после ее внедрения.

3.2 В целях обеспечения того, чтобы в процессе внедрения своих ГПБП государства располагали достаточной информацией о делегировании функций и обязанностей по обеспечению безопасности полетов, с тем чтобы создать эффективные структуры для утверждения и мониторинга СУБП поставщиков обслуживания, Ассамблее предлагается поручить ИКАО содействовать обмену

передовой практикой и подготовить инструктивные материалы, касающиеся опыта, о котором сообщается в настоящем рабочем документе, и другого совместного опыта.

- КОНЕЦ -