

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 30 повестки дня.**  
**Пункт 30.3 повестки дня.**

**Безопасность полетов и аэронавигационная политика**  
**Соответствующие итоги Конференции высокого уровня**  
**по COVID-19 (HLCC 2021), относящиеся к направлению**  
**"Безопасность полетов"**

**СОДЕЙСТВИЕ ДОБРОВОЛЬНОМУ ВНЕДРЕНИЮ СУБП И РАСШИРЕНИЕ**  
**ПРИМЕНИМОСТИ СУБП НА ДИСКРЕЦИОННОЙ ОСНОВЕ**

(Представлено Бразилией при поддержке Латиноамериканской комиссии  
гражданской авиации (LACAC<sup>1</sup>))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе рассматривается важность содействия государствами добровольному внедрению систем управления безопасностью полетов (СУБП) и дискреционного распространения применимости СУБП на авиационные организации, не охватываемые Приложением 19 "*Управление безопасностью полетов*", в качестве действенного средства повышения эффективности обеспечения безопасности полетов, способствующего более гибкому, пропорциональному и основанному на оценке рисков регулированию.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- признать важность содействия добровольному внедрению СУБП в поддержку эффективного управления рисками для безопасности полетов и призвать государства к соответствующим действиям;
- рекомендовать ИКАО повышать информированность о применении СУБП на дискреционной основе как об инструменте, помогающем государствам повышать эффективность обеспечения безопасности полетов и способствующем более гибкому, пропорциональному и основанному на оценке рисков регулированию;
- просить ИКАО усовершенствовать вспомогательный инструктивный материал, содержащийся в четвертом издании *Руководства по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19, <i>Управление безопасностью полетов</i> Doc 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i>

<sup>1</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Общеизвестно, что риски для безопасности полетов авиационной системы государства, возникающие в связи с предоставлением обслуживания авиационными организациями, не охватываемыми Приложением 19 "*Управление безопасностью полетов*", должны купироваться в рамках соответствующей государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП).

1.2 Многим из таких авиационных организаций не требуется получать разрешений или сертификатов от полномочных органов. Соответственно, у них может не быть инфраструктуры или компетенций, необходимых для внедрения системы управления безопасностью полетов (СУБП) и контроля за ее функционированием.

1.3 В этом случае государство должно принимать меры исходя из результатов оценки рисков для безопасности полетов, создаваемых такими организациями. Уровень риска для безопасности полетов в некоторых секторах может значительно варьироваться от государства к государству.

1.4 В Приложении 19 и четвертом издании *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Дос 9859) определены средства, позволяющие государствам эффективно и в упреждающем порядке управлять рисками для безопасности полетов своей авиационной системы и повышать эффективность обеспечения безопасности полетов, зачастую не прибегая к введению новых регуляторных мер централизованного управления и контроля.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В рамках ГосПБП каждое государство отвечает за выявление основных системных межсекторальных рисков для безопасности полетов, включая риски, которые могут потенциально возникнуть в связи с деятельностью авиационных организаций, не охватываемых Приложением 19.

2.2 В контексте рисков для безопасности полетов, определенных как требующие принятия мер, государства должны рассмотреть все доступные средства контроля рисков для безопасности полетов, которые могут быть использованы для управления этими рисками и достижения желаемого повышения эффективности обеспечения безопасности полетов, принимая во внимание ресурсы, необходимые отрасли и государству, а также потенциальные выгоды.

2.3 В ходе процесса оценки государству необходимо провести анализ затрат/выгод в поддержку принятия рекомендуемых мер контроля рисков для безопасности полетов. Государства могут применять следующие средства контроля рисков для безопасности полетов: введение требований, предполагающих установление соответствия нормам, внедрение альтернативных систем управления (например, систем менеджмента качества), содействие добровольному внедрению СУБП или дискреционное распространение требования о внедрении СУБП на авиационные организации, не охватываемые Приложением 19.

2.4 Такая стратегия позволяет каждому государству адаптировать свой подход с учетом конкретных потребностей и эффективно управлять выявленными рисками для безопасности полетов его авиационной системы.

2.5 Государства могут прийти к выводу, что соблюдение новых или пересмотренных директивных требований будет достаточным для того, чтобы купировать риски для безопасности полетов, возникающие в связи с деятельностью соответствующих авиационных организаций. Такое решение должно быть отражено в соответствующих правилах эксплуатации и повлияет на обязанности государства в области контроля, хотя и в меньшей степени, чем в случае установления требования о внедрении полноценной СУБП.

2.6 В зависимости от поставляемых продуктов или услуг, государства могут прийти к выводу о том, что более приемлемой альтернативой внедрению СУБП будет система управления иного типа. Примером такой системы является система менеджмента качества.

2.7 Кроме того, как отмечается в п. 1.2.2.1 четвертого издания РУБП, государства могут стимулировать авиационные организации, не охватываемые Приложением 19, к добровольному внедрению СУБП. Добровольное внедрение обеспечивает государствам возможность управлять рисками в упреждающем порядке в рамках их ГосПБП.

2.8 Многие авиационные организации, не подпадающие под действие Приложения 19, активно признают преимущества добровольного внедрения СУБП как средства выявления и купирования связанных с их деятельностью рисков для безопасности полетов, которое позволяет формировать позитивную культуру обеспечения безопасности полетов, побуждающую персонал выявлять опасности и сообщать о них, и не влечет за собой затрат на обеспечение соблюдения требований, с которыми обычно сопряжен контроль со стороны ведомства гражданской авиации (ВГА).

2.9 Если государства рассматривают возможность нормативного расширения применимости СУБП, то при проведении анализа затрат/выгод следует учитывать имеющиеся у них ресурсы, в частности уровни финансового и кадрового обеспечения, необходимость получения навыков и компетенций, требующихся для осуществления контроля за внедрением СУБП, и оценку эффективности использования СУБП в отношении более широкого спектра видов авиационной деятельности.

2.10 Кроме того, желательно, чтобы государства могли осуществлять такой контроль в рамках процедур выдачи сертификатов и разрешений на деятельность или категории соответствующих поставщиков обслуживания.

2.11 В отсутствие у организаций сертификатов, разрешений или утверждений внедрение СУБП может оказаться проблематичным, поскольку государства могут оказаться не в состоянии осуществлять правоприменительные меры, взимать сборы и платежи и взыскивать штрафы и, соответственно, не смогут выполнять свои функции по контролю за обеспечением безопасности полетов.

2.12 Еще одним важным соображением должна стать необходимость предоставления государствам возможности гибко распределять ресурсы на сферы, вызывающие наибольшую озабоченность или связанные с более высокими рисками для безопасности полетов.

2.13 Государства имеют в своем распоряжении множество механизмов, позволяющих им расширять применимость СУБП по собственному усмотрению. Соответствующие механизмы предусмотрены поправкой 1 к Приложению 19 и четвертым изданием РУБП.

2.14 Государства могут расширить ответственность поставщиков обслуживания, перечисленных в п. 3.3.2 Приложения 19, за счет распространения сферы применения их СУБП на подрядные авиационные организации (сторонних поставщиков). В этом случае соответствующим договорным соглашением предусматриваются требования по обеспечению безопасности полетов в рамках предоставления обслуживания и на поставщика услуг возлагаются функции по осуществлению контроля. При этом государства будут осуществлять контроль только за поставщиками услуг с проверкой соответствующих сторонних организаций, заявленных для целей контроля.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В распоряжении государств есть множество действенных механизмов повышения эффективности обеспечения безопасности полетов, способствующих более гибкому, пропорциональному и основанному на оценке рисков регулированию.

3.2 Эти механизмы включают в себя поощрение авиационных организаций, не охватываемых Приложением 19, к добровольному внедрению СУБП и расширение применимости СУБП на дискреционной основе.

3.3 В случае выявления необходимости принятия мер, внедрение стандартов и практик (SARPS) централизованного управления и контроля следует рассматривать лишь в последнюю очередь и на основе результатов всеобъемлющего анализа затрат/выгод, дающего ответ на вопрос о том, нельзя ли добиться желаемых результатов за счет применения или укрепления других регуляторных стратегий с меньшими затратами.