



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

**ПРЕИМУЩЕСТВА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАДЗОРА НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ РИСКА
ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (SRBS)**

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

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе, адресованном Ассамблее, описаны преимущества подхода к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов (SRBS), который делает возможными приоритизацию и распределение ресурсов государственного управления безопасностью полетов в соответствии с профилем рисков каждого сектора либо поставщика обслуживания.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению настоящий рабочий документ;
- просить ИКАО содействовать распространению инструктивного материала в отношении подхода к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов (SRBS);
- просить ИКАО предоставить примеры инструктивного материала по разработке инструментов в целях поддержки государств в деле внедрения методов SRBS применительно к различным поставщикам обслуживания.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)"

¹ Текст документа на испанском языке представлен Эквадором.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Тем не менее, присоединяясь к Конвенции, государства соглашаются с некоторыми принципами и мерами, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом. Для безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации необходимо, чтобы вся деятельность гражданской авиации осуществлялась в соответствии с получившими международное признание минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой. Таким образом, обязанность государств в максимальной степени сотрудничать в целях достижения стандартизации и гармонизации нормативов, правил, стандартов, процедур и практики представляет собой одно из требований Конвенции. Предусматривается также, что Договаривающееся государство должно создать и внедрить систему, которая позволит ему удовлетворительным образом выполнять свои международные обязательства и обязанности по безопасному и упорядоченному развитию гражданской авиации.

1.2 С появлением стандартов управления безопасностью полетов в Приложении 19 к Конвенции о международной гражданской авиации государствам настоятельно рекомендуется в упреждающем порядке заниматься уменьшением факторов риска для безопасности полетов до того, как они приведут к авиационным происшествиям и инцидентам. Эффективность деятельности по управлению безопасностью полетов повышается, когда она осуществляется официально и институционализированно через государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП) и систему управления безопасностью полетов (СУБП). ГосПБП и СУБП системно устраняют риски для безопасности полетов, повышают эффективность обеспечения безопасности полетов каждого поставщика обслуживания и совокупно повышают эффективность обеспечения безопасности полетов государств. В этой среде ГосПБП/СУБП подход к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов (SRBS) играет важную роль в выявлении опасностей и управлении рисками для безопасности полетов.

1.3 В *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859) ИКАО рекомендует государствам, для того чтобы они могли выполнять свои обязательства и обязанности, предусмотренные Конвенцией, перейти от прескриптивного надзора, основанного на постоянных параметрах и жестких сроках, определяющих тип и периодичность инспекций, к подходу к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов (SRBS), который совместим с принципами ГосПБП и СУБП и позволяет государствам более эффективно распределять свои ресурсы, чтобы приоритизировать непрерывную надзорную деятельность, сосредоточив ее на поставщиках обслуживания, создающих риски более высокого уровня или подвергающихся таким рискам, принимая во внимание степень роста отрасли гражданской авиации, что требует поиска более эффективных методов.

2. АНАЛИЗ

2.1 Осуществляемый ведомством гражданской авиации (ВГА) непрерывный надзор за эффективностью обеспечения безопасности полетов поставщиками обслуживания является неотъемлемым элементом системы сертификации и важнейшим фактором, гарантирующим выполнение государствами своих обязанностей. Однако, если государственные инспекторы по безопасности полетов будут продолжать непрерывно вести надзор в соответствии с прескриптивным подходом, государства при проведении проверок поставщиков обслуживания не

смогут уделить внимание областям, вызывающим наибольшую озабоченность или требующим проверки, а следовательно, не смогут выполнять свои обязательства и обязанности, как указано в Приложении 19 к Конвенции о международной гражданской авиации.

2.2 Таким образом, подход к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов (SRBS), помимо поддержки эффективного внедрения ГосПБП в государствах, позволяет приоритизировать и распределять государственные ресурсы в области управления безопасностью полетов в соответствии с профилем риска для безопасности полетов для каждой сферы авиационной деятельности или каждого отдельного поставщика обслуживания. Кроме того, государства получают опыт взаимодействия с каждым поставщиком обслуживания и сведения о нем, наблюдая за постоянным развитием его процесса обеспечения безопасности полетов и, в частности, управления эффективностью обеспечения безопасности полетов. Точно так же государства составят четкое представление о возможностях в области обеспечения безопасности полетов, имеющихся у поставщика обслуживания, в частности в области управления факторами риска для безопасности полетов, а также смогут скорректировать охват или частоту проведения надзорных мероприятий по мере обретения уверенности в возможностях поставщика обслуживания в области обеспечения безопасности полетов и получения свидетельств таких возможностей.

2.3 SRBS лучше всего подходит для организаций с развитой СУБП, однако также может применяться к поставщикам обслуживания, в которых СУБП еще не внедрены. Основой эффективного SRBS являются достаточно надежные и значимые данные. Без надежных и значимых данных сложно оправдать корректировки масштаба или частоты проведения надзорных мероприятий. Аналогичным образом, государствам следует наращивать или укреплять свои возможности в области управления данными, с тем чтобы обеспечить наличие надежных и всесторонних данных, которые послужат базой для принятия (основанных на данных) решений.

2.4 Управление рисками для безопасности полетов в отдельной сфере авиационной деятельности также может позволить государству выявить общие факторы риска для безопасности полетов, затрагивающие нескольких поставщиков обслуживания со сходными видами деятельности (например, авиакомпании, выполняющие перевозки на малые расстояния). Это облегчает ранжирование факторов риска среди поставщиков обслуживания в определенном секторе авиационной деятельности или в нескольких секторах и содействует распределению ресурсов надзорной деятельности по секторам авиационной деятельности или мероприятиям с наибольшим воздействием на уровень безопасности полетов.

2.5 Проведение анализа на уровне сектора авиационной деятельности позволяет государству видеть авиационную систему. Такой анализ позволяет государствам выяснять, какие секторы авиационной деятельности выиграют от повышения уровня поддержки или вмешательства, а в каких секторах лучше всего было бы применить подход, предусматривающий активизацию сотрудничества. Это дает государствам уверенность в том, что нормативная деятельность во всей авиационной системе ведется по принципу соразмерности и направлена на те участки, где в ней имеется наибольшая потребность. Таким образом проще установить, где необходимо внести изменения в конкретные правила, чтобы достичь максимальной эффективности в нормативно-правовой области при минимальном вмешательстве.

2.6 Подход SRBS требует взаимодействия между государствами и авиационным сообществом помимо проверок и инспекций, основанных на установлении соответствия требованиям. Подход SRBS использует профиль риска для безопасности полетов для поставщика обслуживания в целях адаптации надзорной деятельности. Результаты внутренних проверок, анализа и принятия решений в системе поставщика обслуживания становятся целенаправленным

планом действий, охватывающим главные факторы риска для безопасности полетов и эффективные меры их уменьшения. В ходе анализа, который проводится и государством, и поставщиком обслуживания, определяются проблемные участки в области безопасности полетов, требующие внимания в первую очередь, и излагаются наиболее эффективные способы работы с ними.

2.7 Важно, что осуществление надзора, основанного на оценке риска для безопасности полетов, не обязательно приводит к сокращению объема проводимых надзорных работ или ресурсов; однако будет существенно повышено качество надзора и качество взаимодействия между регламентирующим органом и поставщиком обслуживания.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Внедрение государствами подхода к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов (SRBS) позволит:

- a) определять приоритетность инспекций и обследований поставщиков обслуживания в областях, вызывающих наибольшую озабоченность или требующих проверки, и тем самым поддерживать эффективное осуществление странами государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП);
- b) выявлять и анализировать общие факторы риска для безопасности полетов, которые затрагивают несколько поставщиков обслуживания, занимающихся аналогичной деятельностью;
- c) вносить конкретные нормативные изменения на основе результатов деятельности поставщиков обслуживания;
- d) обеспечивать, чтобы поставщики услуг воздушного движения отслеживали и анализировали данные о безопасности полетов для выявления тенденций и принятия соответствующих мер, когда это необходимо;
- e) проводить анализ и мониторинг показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), целевых показателей и уровней тревоги для каждого конкретного поставщика обслуживания, где это применимо;
- f) обеспечивать и поощрять обмен информацией о безопасности полетов между поставщиками обслуживания и другими секторами государственной системы гражданской авиации;
- g) использовать информацию, относящуюся к показателям безопасности полетов своих поставщиков обслуживания, для поддержки государственного мониторинга показателей эффективности обеспечения безопасности полетов;
- h) определять эффективность осуществляемых поставщиками услуг процедур выявления опасных факторов и оценки и уменьшения связанных с ними рисков;
- i) более эффективно приоритизировать непрерывную надзорную деятельность, сосредоточив ее на поставщиках обслуживания, создающих риски приемлемого либо неприемлемого уровня или подвергающихся таким рискам.

3.2 Для того чтобы государства могли выполнять свои обязательства по Конвенции о международной гражданской авиации и определять приоритеты в отношении инспекций и обследований поставщиков обслуживания, уделяя особое внимание областям, вызывающим наибольшую озабоченность или требующим проверки, Ассамблее предлагается просить ИКАО содействовать распространению инструктивного материала в отношении подхода к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов и предоставить примеры инструктивного материала по разработке инструментов в целях поддержки государств в деле внедрения методов SRBS применительно к различным поставщикам обслуживания.

— КОНЕЦ —