



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 14 повестки дня: Авиационная безопасность. Политика**

**ОПЫТ РЕГИОНА SAM ИКАО ПО ВНЕДРЕНИЮ ГПАБ НА ОСНОВЕ ДОРОЖНОЙ  
КАРТЫ ГРУППЫ ИКАО-ЛАКГА NACC/SAM AVSEC/FAL, СОГЛАСОВАННОЙ В  
ПАНАМЕ В 2018 ГОДУ**

(Представлено Бразилией, Колумбией и Чили при поддержке Аргентины,  
Гватемалы, Панамы, Сальвадора, Уругвая и Эквадора<sup>2</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Региональная дорожная карта NAM/CAR/SAM, разработанная под эгидой ИКАО-ЛАКГА для осуществления ГПАБ, позволяет региону постепенно повышать эффективность мер авиационной безопасности в гражданской авиации, улучшать приоритетные результаты, рассматривать проблемы и конкретные задачи, согласованные на региональной конференции NAM/CAR/SAM, состоявшейся в Панаме в 2018 году, и выполнять международные обязательства, принятые на второй Конференции высокого уровня, проведенной в Монреале в ноябре 2018 года в целях содействия обеспечению устойчивости глобальной и региональной системы. Пандемия сказалась на механизмах сотрудничества и передвижении людей и, кроме того, подчеркнула необходимость пересмотра дорожной карты и показателей ГПАБ.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) призвать Совет пересмотреть приоритетные результаты, действия и задачи ГПАБ, проанализировать дорожную карту и адаптировать ее к существующей после пандемии реальности, рассмотреть новые предлагаемые целевые показатели, с тем чтобы провести более точную, простую и обновленную оценку Глобального плана и указать государствам различные пути и способы включения ГПАБ в государственную программу (Государственную программу обеспечения безопасности), связанную со структурированной системой управления авиационной безопасностью (СУАБ);
- b) принять к сведению усилия Группы ИКАО-ЛАКАК NACC/SAM по осуществлению ГПАБ и призвать государства вновь активизировать свои совместные усилия по согласованию механизмов сотрудничества по выработке политики в сфере авиационной безопасности, подготовки персонала и стратегического планирования, которые способствуют повышению эффективности осуществления и обеспечению того, чтобы ни одна страна не осталась без внимания.

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

<sup>2</sup> Документ, подготовленный при поддержке стран региона SAM и государствами-членами ЛАКГА (Аргентина, Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай и Ямайка).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые средства не требуются
<i>Справочный материал</i>	Дос 10118, <i>Глобальный план обеспечения авиационной безопасности</i> (ГПАБ)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В сентябре 2016 года делегаты 39-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО) согласились с необходимостью ускоренной разработки глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) как будущей основы политики и программирования в области авиационной безопасности, учитывающей потребности государств и отрасли при руководстве всеми усилиями по укреплению авиационной безопасности в рамках комплекса согласованных на международном уровне приоритетных действий, задач и целей.

1.2 Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) требует принятия мер, задач, показателей и целевых сроков для применения на глобальном, региональном и национальном уровнях с участием отрасли и других заинтересованных сторон, участвующих в процессе повышения уровня внедрения положений Приложения 17 "Авиационная безопасность", и активизации усилий стран с тем, чтобы ИКАО могла наращивать свой потенциал в области оказания поддержки государствам в этом вопросе, что делает план живым документом, который может периодически пересматриваться с учетом возникающих угроз для авиационной безопасности.

1.3 Основными ожидаемыми результатами ИКАО, лежащими в основе целей национальной дорожной карты в рамках ГПАБ, являются:

- a) повышение уровня информированности о рисках и реагирования на них;
- b) развитие культуры безопасности и человеческого потенциала;
- c) совершенствование технологических ресурсов и поощрение инноваций;
- d) расширение сотрудничества и поддержки.

## 2. РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОПЫТ ЛАКГА-SAM

2.1 Представители государств региона встретились в Панаме и утвердили совместно с Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА) региональную дорожную карту авиационной безопасности гражданской авиации для Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна и Южной Америки (NAM/CAR и SAM) в целях решения общих проблем путем осуществления Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) ИКАО.

2.2 Участники Конференции (представители государств, международных и региональных организаций и отрасли) согласились, в числе наиболее важных вопросов, со следующими:

- a) национальным полномочным органам в сфере обеспечения авиационной безопасности в регионах NAM/CAR и SAM следует обеспечить, чтобы действия и задачи дорожной карты, осуществляемой во всех государствах, соответствовали планам действий, подробно изложенным в региональной дорожной карте SAM, и разрабатывались государствами с учетом приоритетных результатов, изложенных в Глобальном плане ИКАО;

- b) *разработка скоординированной системы проверок и коллегиального обзора путем разработки и осуществления планов по исправлению положения на национальном и региональном уровнях в целях устранения выявленных пробелов и уязвимых мест, а также путем расширения профессиональной подготовки и разработки инструктивных указаний по вопросам обеспечения качества в государствах – региона NAM/CAR и SAM и других заинтересованных органах;*
- c) *выполнение государствами под руководством ИКАО резолюции 2309, принятой в 2016 году Советом Безопасности Организации Объединенных Наций, и соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО, а также одобрение дорожной карты по обеспечению авиационной безопасности NAM/CAR и SAM - ЛАКГА, которая рассматривалась в Панаме;*
- d) *поддержка Региональной группы AVSEC/FAL с учетом ресурсов, имеющихся в распоряжении государств и заинтересованных органов для разработки подробных национальных планов действий в целях обеспечения эффективного осуществления соответствующих мер и задач в рамках дорожной карты;*
- e) *поощрение государств, региональных организаций и заинтересованных сторон в координации с региональными отделениями ИКАО и SAM оказывать помощь, при необходимости, другим государствам и органам, нуждающимся в этом, в деле осуществления региональной дорожной карты в поддержку инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания".*

2.3 Разработка под эгидой ЛАКГА дорожной карты региона NAM/CAR/SAM по осуществлению ГПАБ позволила региону постепенно:

- a) *повысить эффективность мер обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации, содержащихся в Приложении 17, способствуя тем самым устойчивости системы авиационной безопасности (AVSEC);*
- b) *достичь приоритетных результатов в области обеспечения авиационной безопасности, принятых Ассамблеей Международной организации гражданской авиации и содержащихся в Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) на 2020-2030 годы;*
- c) *рассмотреть проблемы и конкретные задачи AVSEC, согласованные на Конференции региона NAM/CAR и SAM по авиационной безопасности;*
- d) *выполнить международное обязательство, взятое на второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале 29 и 30 ноября 2018 года, в целях содействия устойчивости глобальной, региональной и национальной системы AVSEC.*

2.4 Пандемия повлияла на деятельность авиации, которая столкнулась с резким падением спроса и ограничениями, которые поставили авиатранспортную отрасль и сами государства в сложное положение. Последствия пандемии изменили практику общения и повлияли на региональные усилия в рамках механизмов сотрудничества. Кроме того, было установлено, что целевой показатель ГПАБ, который использует результаты эффективного осуществления (EI) проверок в рамках МНМ-УППКБП, не позволяет адекватно контролировать Глобальный план, в частности, потому, что проверки повторяются по прошествии нескольких лет, что не позволяет получать актуальную информацию об осуществлении Плана. Таким образом, в следующем цикле Плана можно использовать новые показатели и формы мониторинга для получения более реалистичных и актуальных результатов осуществления ГПАБ, а также для содействия прогрессу в области авиационной безопасности.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Ассамблее предлагается призвать Совет пересмотреть приоритетные результаты, действия и задачи ГПАБ; рассмотреть дорожную карту и адаптировать ее к существующей после пандемии реальности, рассмотреть новые предлагаемые целевые показатели, с тем чтобы провести более точную, простую и обновленную оценку Глобального плана и указать государствам различные пути и способы включения ГПАБ в государственную программу (Государственную программу обеспечения безопасности), связанную со структурированной системой управления авиационной безопасностью (СУАБ).

3.2 Ассамблее предлагается принять к сведению усилия Группы ИКАО-ЛАКАК НАСС/SAM по осуществлению ГПАБ и призвать государства вновь активизировать свои совместные усилия по согласованию механизмов сотрудничества по выработке политики в сфере авиационной безопасности, подготовки персонала и стратегического планирования, которые способствуют повышению эффективности осуществления и обеспечению того, чтобы ни одна страна не осталась без внимания.

- КОНЕЦ -