



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

**ИЗМЕНЕНИЕ СРОКОВ И ПРОЦЕНТНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, УКАЗАННЫХ
В ГЛОБАЛЬНОМ ПЛАНЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В соответствии с текущей реальностью и результатами проверок в настоящем рабочем документе представлено предложение Доминиканской Республики об изменении установленных сроков выполнения задач в рамках Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), а также процентной доли от общего количества прошедших проверку стран, которые должны достичь соответствующих процентных показателей реализации критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности, как указано в документах по механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), а также о разработке методики для перевода в проценты итоговых показателей выполнения задач в рамках ГПАБ в целях их согласования с желательными глобальными целями.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) установить новые сроки выполнения соответствующих задач в рамках ГПАБ;
- b) изменить процентную долю от общего количества прошедших проверку стран, а также уровень эффективной реализации критических элементов, которые должны быть достигнуты в течение определенного периода времени;
- c) разработать методику, которая позволит перевести в проценты итоговые показатели выполнения задач в рамках ГПАБ.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 10118, Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) A41-WP/4 "Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)" A41-WP/5 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности"

¹ Текст на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ГПАБ был утвержден 10 ноября 2017 года на 7-м заседании 212-й сессии Совета ИКАО. Окончательный вариант включает желательные цели в области эффективной реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 "Авиационная безопасность", сформулированные в рамках механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ). Для достижения этих целей в ГПАБ определено пять приоритетных результатов, а также 32 сопутствующие меры, основанные на 94 задачах.

1.2 ГПАБ был утвержден Советом при том понимании, что этот план будет являться "живым" документом и будет пересматриваться по мере необходимости и целесообразности. Со времени публикации этого плана была отмечена необходимость внесения в него некоторых коррективов. Пять приоритетных результатов по-прежнему сохраняют свою актуальность для создания и поддержания в рабочем состоянии надежной системы авиационной безопасности, однако некоторые приоритетные действия были выполнены, другие перестали быть необходимыми, а остальные требуют корректировки сроков в дорожной карте ГПАБ.

2. РАЗВИТИЕ СОБЫТИЙ

2.1 В опубликованном ГПАБ предусмотрено 94 задачи, большинство из которых должны были быть выполнены в 2018 и 2019 годах, а остальные находятся на этапе выполнения, что, по нашему мнению, подразумевает необходимость рассмотрения невыполненных задач и установления новых сроков их выполнения, желательно начиная с 2023 года.

2.2 В добавлении А к ГПАБ определены следующие желательные глобальные цели:

- к 2020 году – 80 % государств достигают уровня EI выше 65 %
- к 2023 году – 90 % государств достигают уровня EI выше 80 %
- к 2030 году – 100 % государств достигают уровня EI выше 90 %

Примечание.

"Количество государств в процентах" относится к государствам, уже прошедшим проверку в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), включая второй цикл проверок УППАБ и механизм непрерывного мониторинга (УППАБ-МНМ).

"Показатель эффективной реализации" (EI) относится к общему показателю EI по всем критическим элементам эффективной системы авиационной безопасности и является основным средством оценки, используемым в настоящее время.

2.3 В приведенных ниже подробных таблицах представлена информация об уровне эффективной реализации всех критических элементов по состоянию на 28 февраля 2022 года и тенденциях в отношении этого показателя в период с 2008 года по 31 декабря 2021 года. Из этих таблиц следует, что лишь 40 % (73) прошедших проверку стран (184), как ожидается, достигнут уровня EI выше 80 % к 2023 году в соответствии с добавлением А к ГПАБ, однако это количество прошедших проверку стран должно составлять 90 %, или 166 (округленная цифра) из 184. Это свидетельствует о том, что 93 прошедшие проверку страны не смогли достичь запланированного показателя в 80 %.

2.4 Принимая во внимание результаты проверок и желательные глобальные цели, согласно которым ожидаемые результаты не были достигнуты даже на 50 %, а также последствия пандемии COVID-19, которые во многом стали причиной приостановления деятельности гражданской авиации, мы полагаем, что нам следует изменить желательные процентные показатели, чтобы сделать их более реалистичными, а также разработать план реагирования на сложившуюся ситуацию и оказания поддержки странам, которые не в состоянии достичь вышеупомянутых целей.

УРОВЕНЬ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ
(по состоянию на 28 февраля 2022 года)

Регион ИКАО	APAC	ESAF	EUR/NAT	MID	NACC	SAM	WACAF	Всего
Кол-во государств	39	24	56	15	22	13	24	193
Кол-во прошедших проверку государств	37	22	54	13	22	13	23	184
Кол-во государств с уровнем EI выше 80 %	10	5	43	6	4	2	3	73
Кол-во государств в процентах с уровнем EI выше 80 %	27 %	23 %	80 %	46 %	18 %	15 %	13 %	40 %

ТЕНДЕНЦИИ В ОТНОШЕНИИ УРОВНЯ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ (%)

(Средние глобальные и региональные показатели в разбивке по годам в период 2008–2021 гг. по состоянию на 31 декабря 2021 года)

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Глобальные	54,61	57,97	63,75	67,62	68,88	68,91	71,27	72,02	72,62	72,71	71,70	71,40	71,86
APAC	41,04	52,24	59,06	64,71	67,48	66,74	69,43	70,47	69,95	68,33	65,91	66,17	66,42
ESAF	32,90	43,77	44,07	50,82	55,19	53,66	57,41	58,93	58,84	63,98	64,98	64,98	65,61
EUR/NAT	71,02	72,54	79,55	83,83	85,37	86,02	87,37	87,83	88,79	88,55	88,25	88,18	87,93
MID	56,41	49,35	64,76	63,44	68,34	68,34	68,91	68,92	69,64	71,30	74,75	74,75	74,75
NACC	58,86	50,38	57,68	62,11	60,83	60,83	65,96	66,37	67,18	69,60	63,25	60,42	60,97
SAM	42,16	56,24	64,26	67,28	66,17	66,17	67,13	69,45	71,05	70,52	69,12	69,12	69,33
WACAF	60,52	59,03	52,82	49,45	49,25	52,61	55,25	55,30	58,10	55,39	56,01	56,46	59,03

Примечание. Приведенные выше таблицы перенесены из рабочего документа A41-WP/4 EX/1.

2.5 В столбце таблицы показателей выполнения задач, приведенной в ГПАБ, указан ряд мероприятий, вопросников, публикаций текстов, отчетов, положений, будущих элементов и т. д., которые будут использоваться в качестве самостоятельных показателей, но которые также должны быть переведены в проценты для согласования с целевыми показателями эффективного внедрения критических элементов системы авиационной безопасности, которых мы стремимся достичь и которые выражены в процентах.

— КОНЕЦ —