

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика****РАЗРАБОТКА МЕХАНИЗМА ОЦЕНКИ РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ)**

((Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке Боливии (Многонационального Государства), Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Уругвая и Эквадора)<sup>2</sup>

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) предоставляет государствам, отрасли, заинтересованным сторонам и самой ИКАО основу для скоординированной деятельности по повышению уровня авиационной безопасности на глобальном, региональном и национальном уровнях. В целях измерения и мониторинга эффективности деятельности и реализации ГПАБ в нем для определения уровня реализации приоритетных принципов предусмотрено использование различных источников данных, среди которых результаты проверок по линии Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ) и миссий по валидации, а также доклады региональных бюро, включая доклады существующих региональных групп AVSEC. Глобальные цели ГПАБ изложены в дорожной карте, в том числе в отношении достигаемых показателей эффективной реализации (ЕІ) в процентах, которые фиксируются в результатах проверок государств по линии УППАБ. Однако эти уровни ЕІ не предназначены для того, чтобы учитывать реализацию мер или задач, назначенных в дорожной карте ИКАО или отрасли, либо задач, рассматриваемых как относящиеся к сфере глобальной ответственности и охватывающих ИКАО, государства и отрасль.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) поручить Совету спроектировать и разработать механизмы измерения, способные определять вклад, который ИКАО, государства и отрасль вносят в повышение уровня реализации ГПАБ, при этом уровень реализации не должен основываться исключительно на процентных показателях ЕІ государств, зафиксированных в результатах проверок по линии непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ);

б) учитывая, что дорожная карта по реализации ГПАБ – это "живой" документ и что существует возможность ее периодического пересмотра и при необходимости внесения в нее коррективов, признать необходимым изучить вопрос о желательности проектирования новых параметров для измерения прогресса в достижении глобальных желательных целей ГПАБ.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Справочный материал</i>	Приложение 17 "Безопасность" Дос 10118, Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) Дос 9807, Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

<sup>2</sup> Государства – члены Южноамериканского региона (SAM) и Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) (Аргентина, Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка).

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на своей 39-й сессии (2016 год) согласилась ускорить разработку Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) как системного механизма для будущей политики и программы в области авиационной безопасности.

1.2 ГПАБ был создан с целью обеспечить основу для совместной работы государств, отрасли, заинтересованных сторон и ИКАО по укреплению авиационной безопасности, включая принятие мер на глобальном, региональном и национальном уровне, направленных на повышение степени реализации Приложения 17 "Безопасность" для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

1.3 Среди принципов измерения и мониторинга реализации государствами ГПАБ в его главе 5 ("Реализация, мониторинг и пересмотр") упоминается о том, что в целях определения уровня реализации приоритетных принципов, изложенных в ГПАБ, будут использоваться различные источники данных; среди этих источников результаты проверок по линии УППАБ и миссий по валидации, а также доклады региональных бюро и существующих региональных групп AVSEC.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 На 40-й сессии Ассамблеи ИКАО (2019 год) был представлен рабочий документ A40-WP/25 о реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности, в котором были продемонстрированы уровни эффективной реализации (ЕІ) по сравнению с желательными целями, установленными на 31 мая 2019 года, а также глобальные и региональные тенденции. Уровень реализации был основан на данных от государств, прошедших проверку (181 государство), и превышал целевой показатель ЕІ, равный 65 %.

2.2 Глобальные желательные цели для ГПАБ приведены в дорожной карте реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (добавление А), где прогнозируется, что к 2020 году 80 % государств превысят 65 % ЕІ, к 2023 году 90 % государств превысят 80 % ЕІ, а к 2030 году 100 % государств достигнут показателя эффективной реализации 90 %.

2.3 Для достижения этих глобальных целей ГПАБ сформулированы пять (5) приоритетных результатов, которым соответствуют тридцать два (32) действия, поддерживаемых девятью четырьмя (94) задачами, которые должны реализовываться главным образом три (3) основных исполнителя, обозначенные "ИКАО", "государства" и "отрасль".

2.4 Некоторым задачам, содержащимся в дорожной карте, назначены два (2) из этих исполнителей (например, "ИКАО" и "государства" или "государства" и "отрасль"), а в тех случаях, когда одной задаче назначено три исполнителя, она относится к "глобальной" категории ответственности.

2.5 В главе 5 ГПАБ четко указано, что результаты проверок государств в рамках УППАБ следует использовать как один из методов мониторинга и анализа реализации, и таким образом понимается, что прогноз глобальных целей, приведенный в дорожной карте реализации ГПАБ, основан на процентных показателях эффективной реализации (ЕІ). При этом ЕІ рассматривается как показатель (выраженный в процентах) возможностей государства осуществлять мониторинг состояния авиационной безопасности и соблюдать требования в этой области, рассчитываемый для каждого критического элемента, каждого Стандарта Приложения 17 и Стандартов Приложения 19, связанных с авиационной безопасностью, в соответствии с *Руководством по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности* (Doc 9807).

2.6 Однако при определении достигнутых государствами уровней ЕІ в ходе проверок по линии УППАБ не предполагается учитывать реализацию конкретных мер или задач, назначенных в дорожной карте исполнителям "ИКАО" или "отрасль" или задач в рамках "глобальной" ответственности и охватывающих "ИКАО", "государства" и "отрасль".

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Учитывая изложенное выше, мы считаем целесообразным разработать такие механизмы оценки, которые позволят определять процентную долю вклада исполнителей "ИКАО", "государства" и "отрасль" (или их сочетания) в достижение уровня реализации ГПАБ, при этом уровень реализации не должен определяться исключительно на основе показателей ЕІ государств, зафиксированных в результатах проверок по линии УППАБ.

3.2 Важно также иметь возможность проанализировать желательность разработки новых параметров для измерения прогресса в достижении глобальных желательных целей ГПАБ, учитывая, что дорожная карта определена как "живой" документ и что имеется возможность ее периодического пересмотра и при необходимости внесения в нее коррективов.

— КОНЕЦ —