



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 13 повестки дня: Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга**

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПЕРУ О ПРОВЕДЕНИИ КРИТИЧЕСКОГО ОБЗОРА  
ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ  
ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ В РАМКАХ УППКБП**

(Представлено Перу при поддержке следующих южноамериканских государств – членов ИКАО и государств – членов ЛАКГА)<sup>2</sup>

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе представлена информация об опыте, полученном Перу в ходе различных мероприятий, осуществленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов (УППКБП), в частности, в ходе координируемой миссии ИКАО по валидации (ICVM), проведенной в августе 2018 года.

Перу признает важность УППКБП и соответствующего содействия государствам, подписавшим Чикагскую конвенцию, и в настоящем рабочем документе содержатся предложения по усовершенствованию этой программы, чтобы интерпретировать результаты проверки исходя из реальной ситуации в государстве и предоставлять более полные и четкие указания относительно действий, которые должны предприниматься в целях устранения недостатков, выявленных в ходе проверки.

**Действие:** Ассамблее предлагается:

- a) признать важность проведения МНМ УППКБП в дополнение к обычной проверке, в частности, в период после такой проверки, поскольку это должно привести к повышению уровня безопасности полетов в государстве;
- b) поручить ИКАО предложить механизм для оценки эффективности проверок в рамках УППКБП для достижения основной цели, состоящей в повышении уровня безопасности полетов;
- c) поручить ИКАО предложить механизм определения улучшений, сделанных государствами в сфере обеспечения безопасности полетов благодаря проведению проверок в рамках УППКБП;
- d) поручить ИКАО информировать государства о внедрении такого механизма и представлять отчеты о результатах проведения критического обзора.

<sup>1</sup> Версия на испанском языке предоставлена Перу.

<sup>2</sup> Белиз, Боливия, Венесуэла, Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан с стратегической целью "Безопасность полётов".
<i>Финансовые последствия:</i>	Указанный механизм должен внедряться за счет средств, отведенных на МНМ УППКБП, поскольку результаты оценки повысят эффективность проверки и использования выделенных ресурсов.
<i>Справочный материал:</i>	Приложение 19 " <i>Управление безопасностью полетов</i> " Вебсайт: <a href="https://www.ИКАО.int/safety/cmaforum/Pages/default.aspx">https://www.ИКАО.int/safety/cmaforum/Pages/default.aspx</a> Резолюция А32-11 " <i>Разработка Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)</i> " Резолюция А37-5 " <i>Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)</i> " А38-WP/50 " <i>Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП)</i> " А39-WP/213 " <i>Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП)</i> ". Предложение о проведении послевнедренческого критического обзора. А39-WP/285 " <i>Оценка эффективности МНМ УППКБП</i> "

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На основе опыта, полученного в ходе проведенных в Перу проверок в рамках УППКБП, был определен ряд возможностей внести улучшения в процесс проведения проверок.

1.2 Кроме того, было отмечено, что процедура проверки, разработанная для непрерывного улучшения контроля за обеспечением безопасности полетов, не содержит механизма контроля в период после проведения проверки, в котором использовались бы показатели, дающие возможность определить улучшения, сделанные государствами по результатам прошлых проверок, и соответствующий инструктивный материал ИКАО по разработке и реализации плана действий по устранению недостатков.

## 2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 В соответствии с резолюцией А32-11 Ассамблеи программа УППКБП была внедрена в январе 1999 года в целях проведения регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок в областях, указанных в Приложении 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", Приложении 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" и Приложении 8 "*Летная годность воздушных судов*" к Чикагской конвенции.

2.2 ИКАО провела проверку организации контроля за обеспечением безопасности полетов в Генеральном директорате гражданской авиации Перу 9-13 августа 1999 года. Затем ИКАО провела последующую дополнительную проверку организации контроля за обеспечением безопасности полётов в Генеральном директорате гражданской авиации Перу 10-11 сентября 2001 года.

2.3 На 35-ой сессии Ассамблеи ИКАО в 2004 году была принята резолюция А35-6, расширяющая сферу действия УППКБП, которая с 2005 года стала распространяться на положения по обеспечению безопасности полетов, содержащиеся во всех Приложениях к Чикагской конвенции, связанных с безопасностью полетов, в рамках всеобъемлющего системного подхода (ВСП).

2.4 ИКАО провела 15-24 мая 2007 года проверку организации контроля за обеспечением безопасности полетов в системе гражданской авиации Перу и нашла, что показатель эффективной реализации (ЕИ) составил 68,69 %.

2.5 На 37-ой сессии в 2010 году Ассамблея приняла резолюцию А37-5, официально установившую переход от УППКБП к механизму непрерывного мониторинга (МНМ).

2.6 В соответствии с этим подходом 13–23 октября 2014 года ИКАО провела проверку системы гражданской авиации Перу в рамках МНМ УППКБП, в результате которой показатель эффективной реализации был определен на уровне 74,81 %, и не выявила никаких вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC).

2.7 Кроме того, 7–14 августа 2018 года ИКАО провела координируемую миссию по валидации (ICVM), определившую показатель эффективной реализации (ЕИ) на уровне 89,57 %.

### 3. АНАЛИЗ

3.1 В результате вышеуказанных проверок в рамках УППКБП в Перу были определены следующие возможности улучшений:

- (a) повышение объективности проверяющих. Понятно, что результат проверки зависит также от проверяющего. В полученных отчетах о проверке была замечена субъективность, основанная на индивидуальных мнениях и предыдущем опыте, которая должна быть сведена к минимуму. С этой целью вопросник с вопросами протокола (ВП) содержит инструктивные и справочные материалы, устанавливающие определенные критерии, но они не всегда соблюдаются проверяющими и могут даже не относиться к ВП. Таким образом, необходимо, чтобы штаб-квартира ИКАО создала механизм, призванный убедить государства, что существуют соответствующие стандартные критерии проверки в рамках УППКБП для проверяющих, ответственных за ее проведение;
- (b) повышение качества выводов проверяющих. Известны случаи, когда выводы проверяющих не были достаточно четко сформулированы, чтобы дать возможность государствам разработать соответствующий план действий. В некоторых случаях их не могли понять даже последующие проверяющие, и государство сталкивалось с неопределенностью относительно дальнейших действий из-за неоднозначности выводов и с невозможностью разработать план действий для решения проблемы, что способствовало бы повышению безопасности полетов;

- (с) улучшение онлайн-платформы (OLF) МНМ УППКБП. В ходе проверок пользователи постоянно сталкивались со следующими ограничениями при использовании онлайн-платформы:
- 1) новые данные, загруженные в модуль самооценки, не сохраняются, и для решения этой проблемы требуется дополнительное время или повторный доступ, запрос или удаление;
  - 2) после обновления онлайн-платформы были замечены изменения в информации о данных, введенных в ВП, что недопустимо;
  - 3) в конце совещания по последней проверке, проведенной в Перу, было отмечено, что вопросы вместе с замечаниями были загружены на онлайн-платформу; они не были отправлены на портал в течение более одного месяца, и в некоторых случаях в замечания проверяющего были внесены изменения после официальной публикации ИКАО;
  - 4) для государств было бы полезно, если бы онлайн-платформа была более ориентирована на пользователя и не создавала постоянно задержек при использовании;
  - 5) также очень важно, чтобы штаб-квартира ИКАО заблаговременно информировала государства об обновлениях и изменениях в онлайн-платформе;
- (d) улучшения в справочном материале о нормативных требованиях к проведению проверок. Вопросы протокола не всегда соответствуют изменениям и обновлениям в Приложениях и документах ИКАО и во многих случаях включают устаревший справочный материал или же допускают много толкований и не позволяют точно определить, какое нормативное требование к безопасности полетов должно быть проверено в целях повышения уровня безопасности полетов. Кроме того, многие вопросы, которые, в отличие от УППКБП, не требуют обязательных действий по внедрению со стороны государств, годами сохраняются в документах и зачастую должны решаться поставщиками обслуживания; они должны быть удалены из Приложений и сделаны обязательными для поставщиков обслуживания.

3.2 Принимая во внимание, что проверяемое государство также может проявлять субъективность при проверке, предлагается разработать для УППКБП механизм, обеспечивающий, чтобы государство, получившее соответствующие указания по поводу разработки надлежащего плана действий и его реализации, выполнило задачу по внесению необходимых улучшений, которые на практике приведут к повышению безопасности полетов в государстве.

3.3 Поскольку никакие системные критические обзоры не проводились в отношении самого МНМ УППКБП, предлагается разработать механизм по проведению ряда обзоров после проведения проверок государств.

3.4 Такой механизм должен в основном выдавать в качестве результата определенные показатели, чтобы дать возможность установить, повысился ли уровень обеспечения безопасности

полетов в результате решения, найденного по результатам проверки. Он должен включать использование статистических данных по каждому ВП и оценивать значение ВП для системы обеспечения безопасности полетов в рамках УППКБП.

#### 4. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

4.1 Перу признает важное значение УППКБП и считает, что эта программа должна быть расширена путем включения в нее механизма самооценки после проведения проверки, основанного на показателях, дающих возможность анализировать вклад проверки в повышение безопасности полетов в проверяемом государстве.

4.2 Вопросник УППКБП должен быть полностью пересмотрен, чтобы вопросы протокола содержали четкие, недвусмысленные и обновленные нормообразующие справочные материалы, дающие возможность проверяющему и государству определять требования к проверке.

4.3 УППКБП должен иметь механизм, обязывающий государства принимать во внимание результаты проверки при разработке и реализации соответствующих планов действий.

– КОНЕЦ –