



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов

**РАЗРАБОТКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИНДИИ
ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представляется информация о разработке и осуществлении Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) Индии государственной программы по безопасности полетов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А (Повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Doc 9935, Доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Государственная программа по безопасности полетов является системой управления безопасностью полетов, осуществляемого государством. Она относится к целому ряду общенациональных функций, законодательных актов, процессов, инициатив и видов деятельности, обеспечивающих безопасное функционирование авиации в соответствии с положениями Чикагской конвенции. В ее рамках национальные органы осуществляют конкретные функции в сферах регулирования, расследования авиационных происшествий, производства полетов и предоставления обслуживания. ГосПБП осуществляется в соответствии с масштабом и сложностью авиационной системы государства и может требовать координации действий между многими полномочными органами, ответственными за отдельные элементы функционирования гражданской авиации в государстве.

1.2 В настоящем информационном документе приводится информация о разработке и статусе программы по безопасности полетов Индии, в том числе о внедрении систем управления безопасностью полетов.

2. ПОДХОД ИНДИИ К СОЗДАНИЮ СВОЕЙ ПРОГРАММЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Принятый Индией подход к созданию государственной программы по безопасности полетов заключается в формировании в рамках Генерального директората гражданской авиации "группы по ГосПБП" с участием представителей от авиационной отрасли и поставщиков обслуживания.

2.2 Поставленные перед группой задачи включают разработку проекта государственной программы по безопасности полетов путем проведения анализа пробелов в целях оценки наличия и степени зрелости элементов ГосПБП в государстве и документального подтверждения полученных результатов, а также подготовку плана внедрения ГосПБП на основе анализа пробелов.

2.3 На основе вышеизложенного будет разработан "план полета", который послужит руководством для разработки ГосПБП.

2.4 В рамках создания ГосПБП также рассматривается вопрос о внедрении систем управления безопасностью полетов среди различных структур, имеющих отношение к авиакомпаниям/ аэродромам/поставщикам аэронавигационного обслуживания.

2.5 Для подготовки государственного плана Индии по безопасности полетов используется также помощь экспертов Европейского союза, ФАУ США, Управления технического сотрудничества ИКАО, COSCAP-SA и других международных учреждений.

3. ПОДГОТОВКА ПРОЕКТА ДОКУМЕНТА О ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ. НЫНЕШНИЙ СТАТУС

3.1 Разработан проект документа о ГосПБП Индии с использованием рамок и инструктивного материала ИКАО относительно ГосПБП, включая документ ИКАО по анализу пробелов в контексте ГосПБП. Этот документ демонстрирует соблюдение Индией SARPS ИКАО; итоги анализа пробелов, определяющие требования государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) в отношении существующих ресурсов в Индии и проект "плана полета", предназначенный для внедрения ГосПБП на основе результатов анализа пробелов в контексте ГосПБП.

3.2 Проект документа о ГосПБП является "дорожной картой" к созданию государственной программы Индии.

4. ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

4.1 Правила требуют, что владельцы свидетельств организаций по техническому обслуживанию, сертификатов эксплуатанта и аэродромных лицензий, а также поставщики обслуживания воздушного движения разрабатывали, устанавливали, поддерживали и принимали систему управления безопасностью полетов, приемлемую для регулирующего полномочного органа.

4.2 Тогда как правила внедрения СУБП на аэродромах и в организациях, предоставляющих обслуживание воздушного движения, уже существуют в течение некоторого

времени, правила создания СУБП среди эксплуатантов и организаций по техническому обслуживанию являются нововведением.

4.3 В целях предоставления инструктивного материала по разработке СУБП Индия установила правила предоставления инструктивного материала по связанным с безопасностью полетов процессам, процедурам и видам деятельности для создания организацией системы управления безопасностью полетов (СУБП).

4.4 С учетом того, что соответствующие организации были сертифицированы/утверждены до появления правил о СУБП и что внедрение СУБП предполагает прогрессивное развитие системы в рамках организации, продуман поэтапный подход к внедрению СУБП во всех секторах. Кроме того, учитывая, что новым организациям, находящимся на начальных этапах своего становления, также необходимо время для создания СУБП, поэтапный подход продуман также и в отношении таких организаций. В соответствии с подходом Министерства транспорта Канады принят трехлетний период в целях обеспечения внедрения СУБП во всех сферах.

4.5 В рамках поэтапного подхода на первом этапе (в течение 4 мес) организация должна будет сообщить фамилию подотчетного руководителя; фамилию лица, ответственного за внедрение СУБП; представить заявление с обязательством о внедрении СУБП (подписанное подотчетным руководителем); документацию об анализе пробелов/разрывов между существующей системой организации и нормативными требованиями СУБП и план организации в отношении проекта внедрения, основанный на внутреннем анализе пробелов.

4.6 На втором этапе (в течение одного года) организация должна будет продемонстрировать, что ее система включает документально оформленный план управления безопасностью полетов; документально подтвержденные принципы и процедуры, относящиеся к требуемым компонентам СУБП, и процедуры представления отчетов о происшествиях с указанием таких соответствующих вспомогательных элементов, как подготовка персонала, метод сбора, хранения и распространения данных и процесс управления риском.

4.7 На третьем этапе (в течение двух лет) организация должна будет продемонстрировать, что помимо компонентов, уже продемонстрированных на втором этапе, она также владеет процессом упреждающей идентификации опасностей, соответствующими методами сбора, хранения и распространения данных и процессом управления риском, а также продемонстрировать, что требуемые компоненты, а именно: документально оформленный план управления безопасностью полетов; документально подтвержденные принципы и процедуры; процесс представления последующих отчетов о происшествиях и подготовки персонала; и процесс упреждающей идентификации опасностей, существуют.

4.8 На последнем и конечном этапе (в течение трех лет) организация должна будет продемонстрировать, что помимо компонентов, уже продемонстрированных на втором и третьем этапах, она также решила вопросы подготовки персонала, обеспечения качества и готовности к чрезвычайным ситуациям.

5. **ВЫВОД**

5.1 Индия считает, что, приняв вышеизложенный подход, будет создана государственная программа по безопасности полетов и внедрена СУБП во всех секторах в целях обеспечения безопасного функционирования авиации в контексте Индии и международном контексте.