



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ ПРИ ОрВД В ГОСУДАРСТВАХ ЛАТИНОАМЕРИКАНСКОГО РЕГИОНА

(Представлено 21² государством – членом Латиноамериканской комиссии гражданской авиации)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе рассматриваются аспекты управления безопасностью полетов при ОрВД в связи с осуществлением государствами программ обеспечения безопасности полетов при ОВД в воздушном пространстве и на аэродромах, входящих в сферу их ответственности.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Приложение 11
Дос 4444, PANS-ATM
Руководство по управлению безопасностью полетов на аэродромах и при обслуживании воздушного движения

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО создала Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) с целью сокращения числа авиационных происшествий и инцидентов.

1.2 В рамках ГПБП ИКАО способствует проведению во всем мире многих мероприятий по повышению безопасности полетов, в частности обмену информацией и опытом в области безопасности полетов между правительствами и компаниями, действующими в авиационном секторе, и координирует усилия, направленные на обеспечение того, чтобы различные программы, осуществляемые в этой области, дополняли друг друга и в полной мере, целенно и систематически решали существующие проблемы безопасности полетов.

¹ Тексты на английском и испанском языках представлены ЛАКГА.

² Аргентина, Аруба, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

1.3 Положения Приложения 11 (Обслуживание воздушного движения) к Конвенции о международной гражданской авиации призваны обеспечивать безопасный, упорядоченный и быстрый поток воздушного движения, и в них определено, что безопасность полетов является главной задачей обслуживания воздушного движения. В упомянутом Приложении государствам рекомендуется устанавливать приемлемые уровни и цели безопасности полетов при обеспечении ОВД в своем воздушном пространстве и на своих аэродромах, а также в соответствующих случаях устанавливать уровни и цели безопасности полетов на основе региональных аэронавигационных соглашений.

1.4 Программа управления безопасностью полетов при ОВД должна содержать, в частности, следующие элементы:

- a) установление реальной и возможной опасности и определение необходимости определения корректирующих мер;
- b) проверка на предмет определения, применяются ли необходимые корректирующие меры по поддержанию приемлемого уровня безопасности полетов; и
- c) постоянный контроль и периодическая оценка достигнутого уровня безопасности полетов.

2. АНАЛИЗ

2.1 Государства, подписавшие Конвенцию о международной гражданской авиации, отвечают за соблюдение SARPS ИКАО в воздушном пространстве и на аэродромах, входящих в сферу их ответственности.

2.2 Любая программа государства по управлению безопасностью полетов имеет два основных компонента: компонент, относящийся к прямой обязанности государства регулировать и контролировать аспекты безопасности полетов, и компонент активного управления безопасностью полетов при ОВД, который обеспечивается провайдером обслуживания и которым в некоторых случаях государство непосредственно не управляет.

2.3 Хотя функция регулирования и функция предоставления ОВД входят в сферу непосредственного управления, осуществляемого структурой, контролируемой государством, необходимо проводить ясное различие между этими двумя функциями.

2.4 Большинство видов повседневной деятельности связано с определенной степенью риска. Любой вид деятельности может расцениваться как "безопасный", когда риск считается невысоким или допустимым. В авиационном контексте безопасность полетов в понимании общества означает отсутствие происшествий. Однако мы должны признать, что, несмотря на желательность их устранения, "полная безопасность" недостижима, поскольку даже в случае принятия всех возможных мер неисправности и ошибки всегда будут иметь место.

2.5 Так как риск полностью устранить невозможно, цель программ обеспечения безопасности полетов должна состоять в осуществлении контроля за процессами, которые могут привести к возникновению опасных ситуаций, в целях максимального снижения вероятности авиационного происшествия.

2.6 Программы управления качеством ОВД зарекомендовали себя эффективным средством содействия выполнению различных дополнительных программ, таких как программы подготовки и проверки квалификации персонала УВД, проведения расследований и представления отчетов об инцидентах, пересмотра авиационной фразеологии и, в целом, программы постоянного улучшения обслуживания воздушного движения.

2.7 Инструктивный материал регионов CAR/SAM по программам обеспечения качества ОВД, утвержденный Группой GREPECAS, является ценным средством выполнения программы управления качеством ОВД.

3. **ВЫВОД**

3.1 Государства – члены ЛАКГА одобряют усилия, предпринимаемые ИКАО и, в частности, региональными бюро регионов CAR/SAM, и высоко ценят получаемую поддержку и указания при внедрении программ обеспечения качества. Они также заявляют о своем обязательстве продолжать совершенствовать свои национальные программы управления качеством ОВД, принимая меры по выполнению глобальной программы управления безопасностью полетов при ОВД в интересах международного авиационного сообщества.

4. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

4.1 Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению вышеизложенное и
- б) поддержать усилия по выполнению соответствующих системных программ в целях обеспечения безопасности полетов при предоставлении ОВД.