



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

- Пункт 16 повестки дня.** Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов
- Пункт 16.2 повестки дня.** Переход к системному подходу в отношении проверок, проводимых в рамках Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП)

### СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ

(Представлено Австралией)

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе вновь подтверждается поддержка Австралией стремления ИКАО принять системный подход к проведению проверок в области обеспечения безопасности полетов. Поддержка Австралии подтверждается ее ранним и своевременным принятием системного подхода, нашедшего отражение в регламентирующей системе обеспечения безопасности полетов, в проведении проверок на соответствие австралийских эксплуатантов, поощрении применения систем управления безопасностью полетов при осуществлении полетов в австралийском воздушном пространстве и в разработке системного подхода к организации контроля за обеспечением безопасности полетов, сертификации и эксплуатации аэродромов. Однако Австралия признает, что системный подход не может быть идеальным при любых обстоятельствах, и предлагает, чтобы ИКАО рассмотрела вопрос о разработке и применении ряда видов проверок.

#### СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

A35-WP/7  
Журнал ИКАО, том 58, номер 9, 2003 год

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Основа предлагаемого расширения Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) хорошо документирована. Решением 32-й сессии Ассамблеи официально введена программа, охватывающая Приложения 1, 6 и 8, и на 33-й сессии Ассамблеи было принято решение о расширении указанной программы с целью охвата Приложений 11, 13 и 14.

1.2 Первоначальным мандатом УППКБП предусматривалось обеспечение того, чтобы Договаривающиеся государства внедряли Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS ИКАО) путем проведения регулярных, систематических и согласованных проверок по обеспечению безопасности полетов. Эти директивные проверки ограниченного набора критериев могут иногда привести к менее всеобъемлющему рассмотрению уровня обеспечения безопасности полетов государства. Расширение стратегии ИКАО по проведению проверок путем добавления использования системного подхода позволит быстро определять проблемы в рамках всей системы путем оценки соблюдения требований многих взаимосвязанных положений соответствующих Приложений. Такой подход будет давать целостное представление об авиационной системе государства. Данный подход наиболее приемлем для государств с исключительно сложной структурой и с наличием механизмов контроля за обеспечением безопасности полетов.

1.3 Основной принцип системного подхода заключается в признании того, что система по своему характеру зависит от любых и всех своих частей, содержащих или способствующих появлению ошибок. Системная проверка, заключающаяся в проверке и получении картины о всей системе, а не в проверке конкретных частей, и проводимая с использованием системной модели в качестве основы, более всего нацелена на обнаружение любых недостатков и предоставление инструктивного материала по их уменьшению или устранению.

1.4 Поскольку системный подход наиболее приемлем для исключительно развитых государств, инструктивные указания по методам устранения ранее обнаруженных недостатков будут наиболее полезными для большинства государств, которые в настоящее время сталкиваются с трудностями ввиду отсутствия технической экспертизы и ресурсов, в целях полного претворения в жизнь своих планов действий, вытекающих из первого круга проверок. Командировки по оказанию помощи в целях устранения недостатков будут эффективным средством предоставления такого инструктивного материала и получения в максимальной степени положительных результатов по обеспечению безопасности полетов при одновременном обеспечении эффективного использования ресурсов.

1.5 При проведении проверок по УППКБП ИКАО сталкивается с проблемой ограниченных ресурсов и необходимостью их максимального использования. С этим же обстоятельством также сталкиваются многие государства – члены ИКАО, поскольку их авиационные ведомства сталкиваются не только с ограниченными финансовыми и техническими ресурсами, но также с конкуренцией со стороны других правительственных приоритетов. Одной из возможностей рассмотрения этой проблемы является принятие ИКАО гибкого подхода к проведению проверок государств по УППКБП на поочередной основе.

## 2. СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ДЕЛ

2.1 Австралия предприняла незамедлительные действия по устранению недостатков, выявленных при первоначальной проверке по УППКБП.

2.2 Австралия последовательно претворила в жизнь проведение проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех секторах своей авиационной отрасли. Подход Австралии к контролю за обеспечением безопасности полетов включает использование систематических регулярных плановых проверок, которые позволяют регламентирующему органу оценить, обеспечиваются ли на постоянной основе результаты по обеспечению безопасности полетов авиационной организации надежной системой, включающей надлежащие процессы, структуру, организацию и системы обеспечения качества, а также использование основанных на риске проверок, проводимых на случайной основе, в ответ на предполагаемый риск или угрозу.

2.3 Системный подход к проведению проверок был дополнен обширной программой обучения по внедрению систем управления безопасностью полетов (SMS). Эта инициатива была хорошо воспринята авиационной отраслью Австралии. Был широко распространен инструктивный материал, подробно излагающий исходную информацию о SMS, включая вопросы о том, что является системой обеспечения безопасности полетов и каким образом внедрять ее.

2.4 Австралия является активным сторонником использования систем управления безопасностью полетов при эксплуатации и техническом обслуживании аэродромов и полностью поддерживает требования ИКАО о введении систем управления безопасностью полетов в целях обеспечения безопасности полетов на аэродромах. Австралия достигла значительных успехов в процессе перехода от лицензирования аэродромов к их сертификации.

2.5 Таким образом, Австралия является активным пропагандистом предложения ИКАО о системном подходе к проведению проверок.

2.6 Среди авиационных администраций и отраслей государств – членов ИКАО имеются четкие различия в уровне наличия ресурсов, эксплуатации и сложности. Это никоим образом не соответствует какому-либо отсутствию желания соблюдать обязательства ИКАО, а только свидетельствует о том, что авиация является конкурентной статьей в правительственном бюджете. С тем чтобы учитывать эти различия, было бы полезным использовать гибкий подход к проведению проверок по УППКБП с проведением командировок по осуществлению проверок в менее развитых государствах с упором на оказание помощи по претворению в жизнь требований ИКАО, осуществление командировок в более развитые государства с проведением директивных проверок соблюдения требований ИКАО и с осуществлением более систематичных проверок, осуществляемых в более крупных и более развитых государствах.

### **3. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ**

3.1 Предлагаемые действия могут быть осуществлены в рамках ресурсов, указанных в документе A35-WP/7.

### **4. ВЫВОДЫ**

4.1 Австралия полагает, что благосостояние комплексной авиационной организации или системы может быть положительно подкреплено путем подхода к контролю за обеспечением безопасности полетов с системной перспективой.

4.2 Далее Австралия полагает, что имеются преимущества при рассмотрении гибкого подхода к проверкам по УППКБП, которые позволят извлечь больше выгод по обеспечению безопасности полетов при максимальном использовании как ресурсов ИКАО, так и ресурсов государств.

## 5. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего документа;
- b) поддержать системный подход ИКАО к проверкам организации контроля за обеспечением безопасности полетов; и
- c) рассмотреть потенциальные преимущества при применении принципов УППКБП путем согласования связанных с контролем подходов с авиационными регламентирующими условиями государства.

– КОНЕЦ –