

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 29 повестки дня. Безопасность полетов. Мониторинг и анализ****ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРЕДПРИНЯТЫ
ГОСУДАРСТВАМИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРИЛОЖЕНИЯ 19**

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе выражается озабоченность Доминиканской Республики по поводу тех действий, которые, по мнению Международной организации гражданской авиации (ИКАО), должны быть предприняты государствами на первом этапе реализации Приложения 19. Указанный первый этап предусматривает сведение воедино всех Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), относящихся к управлению безопасностью полетов. Соответствующее разъяснение данной задачи помогло бы государствам избежать лишних усилий и/или ресурсов при принятии решений о порядке реализации нового Приложения 19.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) проанализировать информацию, содержащуюся в настоящем рабочем документе;
- b) поддержать один из вариантов действий, описанных в п. 3.1 настоящего рабочего документа;
- c) принять решение о разработке инструктивного материала о порядке выполнения Приложения 19.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	*Дос 9935, Доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)* *Дос 9859, Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)* *Дос 10004, Глобальный план обеспечения безопасности полетов ИКАО (ГПБП)* *SL AN8/3-13/30 – принятие Приложения 19 Дос 8335, Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора * Основные справочные материалы

¹ Документ на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Прежде всего, хотелось бы поздравить Группу экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP) за их замечательную работу по подготовке Приложения 19, которое через Аэронавигационную комиссию было представлено для принятия Советом. Вне всякого сомнения, это Приложение в точности отразило дух вывода 2/5 и рекомендации 2/5, выработанных Конференцией высокого уровня по безопасности полетов 2010 года (HLSC/2010).

1.2 Группе экспертов было поручено свести воедино положения о функциональных обязанностях и процессах управления безопасностью полетов из всех стандартов, имеющих отношение к безопасности полетов, во всех Приложениях. Ей также была поставлена задача подготовить новые положения, считающиеся необходимыми для реализации Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) и Систем управления безопасностью полетов (СУБП) эксплуатантами и поставщиками обслуживания.

1.3 Аэронавигационная комиссия рекомендовала осуществить этот процесс в два этапа. Первый этап предлагалось ограничить обобщением и реорганизацией Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а так же существующего вспомогательного инструктивного материала. Затем в ходе второго этапа должны были быть пересмотрены положения, касающиеся управления безопасностью полетов, с целью определить необходимость внесения в них поправок.

1.4 На этапе проведения консультаций, как указано в п. 3.2.2 рабочего документа C-WP/13935 и представлено Совету Аэронавигационной комиссией в соответствии с письмом государствам AN 8/3-12/42, различные государства рекомендовали, чтобы Приложение 19 было опубликовано вместе с планом постепенной реализации, который служил бы целям лучшего понимания и реализации данного Приложения. До сих пор неизвестно, был ли разработан вышеуказанный инструктивный материал.

2. АНАЛИЗ

2.1 Принимая во внимание, что решение о принятии Приложения 19 основной целью на первом этапе своей реализации ставит сведение воедино SARPS, относящихся к управлению безопасностью полетов, можно было бы предположить, что Организация подождет, пока государства примут меры по изменению национальных правил, относящихся к управлению безопасностью полетов, и инициируют процесс сведения их воедино.

2.2 С другой стороны, если учесть, что на первом этапе ставится задача только свести SARPS воедино, тогда государствам, которые, благодаря такой проведенной работе, уже внедрили Стандарты и Рекомендуемую практику, входящие в новое издание Приложения, не потребуется модифицировать или изменять действующие национальные правила. Все, что им нужно будет сделать, это проверить по контрольному перечню соответствие национального регулирования новому Положению, когда оно будет опубликовано.

2.3 Представленные в пп. 2.1 и 2.2 различные варианты развития событий, когда речь заходит об их практической реализации, имеют очень разные последствия, поскольку реализация первого варианта связана с изменением национальных правил и созданием нового режима регулирования. Это означает, что уже с самого начала эксплуатантам придется менять свои руководства и документы соответствия, которые они подают на втором этапе процесса сертификации для получения СЭ, как указано в части III Дос 8335, *Руководство по процедурам*

эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора, в п. 1.4 "Этап подачи официального заявления", с тем чтобы в дальнейшем соответствовать требованиям п. 1.5 "Этап оценки документов".

2.4 И наоборот, в случае второго варианта развития событий ничего из вышеперечисленного не придется делать на первом этапе ни государствам, которые уже включили указанные требования в действующие национальные правила, ни их эксплуатантам.

2.5 Другим важным фактором, заставившим нас выступить с настоящим рабочим документом, явился тот факт, что Глобальный план обеспечения безопасности полетов ИКАО (ГПБП) требует от государств, располагающих развитой системой контроля за обеспечением безопасности полетов, принятия мер по полной реализации ГосПБП. Помимо этого, нам стало известно, что ИКАО будет применять в качестве параметра для мониторинга реализации индикатор эффективной реализации (ЭР) значением 60 % или более, а это как раз наш случай. Более того, принимая во внимание, что сейчас идет процесс изменения вопросника об авиационной деятельности государств (ВАДГ) и вопросов протокола (ВП), и с учетом того, что для проверяющих Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) готовится детальный инструктивный материал, мы считаем, что сейчас самое время выразить нашу озабоченность, представить наши предложения и просить о включении принятого решения в указанные руководства.

2.6 Мы понимаем, что оба варианта развития событий могут быть расценены как приемлемые, однако, мы хотим быть уверены в том, что в дальнейшем при проведении проверок решение о том, который из этих вариантов имеет право на существование, не будет приниматься произвольно.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Ассамблее предлагается утвердить или признать один из следующих вариантов действий, которые должны будут предпринять государства-члены в процессе реализации требований Приложения 19:

- a) признать, что если государства уже включили в свои национальные правила SARPS, относящиеся к управлению безопасностью полетов и содержащиеся в Приложении 19, и это может быть подтверждено при помощи контрольного перечня соответствия положениям данного Приложения, такая ситуация будет расценена как реализация Приложения 19;
- b) государствам следует свести воедино относящиеся к безопасности полетов SARPS, содержащиеся в их национальных правилах, с целью создать новый режим регулирования, который объединяет SARPS Приложения 19;
- c) оба варианта считаются приемлемыми и, поскольку дело обстоит именно так, должны быть включены в инструктивный материал для проверяющих программы УППКБП.