



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2010)

ПРОГРЕСС, ДОСТИГНУТЫЙ АФРИКАНСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено 53 Договаривающимися государствами¹ – членами
Африканской комиссии гражданской авиации)

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

На совместном совещании ИКАО и АКГА, проведенном 13 мая 2010 года в Нджамене, Чад, обсуждались различные, касающиеся безопасности полетов, вопросы. Совещание с обеспокоенностью приняло к сведению информацию о состоянии безопасности полетов в африканском регионе, и с целью устранения недостатков в области безопасности полетов и повышения безопасности полетов на континенте совещание согласилось с рядом стратегий и целей.

Ассамблее предлагается принять к сведению рекомендации, которые были выработаны для реализации государствами, ИКАО, Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) и Ассоциацией африканских авиакомпаний (АФРАА).

| | |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i> | Данный рабочий документ связан со стратегической целью А |
| <i>Финансовые последствия</i> | Неприменимо |
| <i>Справочный материал</i> | Неприменимо |

¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На совместном совещании ИКАО и АКГА, проведенном 13 мая 2010 года в Нджамене, Чад, обсуждались различные касающиеся безопасности полетов вопросы, вытекающие из Конференции высокого уровня по безопасности полетов, состоявшейся ранее в марте.

1.2 Совещание с обеспокоенностью приняло к сведению информацию о состоянии безопасности полетов в африканском регионе и выразило озабоченность, в частности, в связи со следующими фактами:

- a) в одном из африканских регионов количество авиационных происшествий превысило более чем в два раза мировой показатель, тем самым превзойдя целевой уровень безопасности ИКАО;
- b) согласно результатам Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) у 27 государств, т. е. половины государств – членов АКГА, был отмечен превышающий 50 % уровень недостаточно эффективной реализации критических элементов государственной системы контроля за безопасностью полетов, и эти государства рассматриваются Комиссией по рассмотрению результатов проверок (КРРП);
- c) во многих государствах существуют различные значительные проблемы безопасности полетов, в частности, касающиеся выдачи сертификатов эксплуатанта (СЭ), которая осуществляется без соблюдения соответствующих требований и процедур;
- d) политические и экономические последствия для государств и авиакомпаний из-за негативного общественного восприятия безопасности полетов на континенте.

2. ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ

2.1 С целью устранения недостатков в области безопасности полетов и повышения безопасности полетов на континенте совещание согласовало ряд стратегий и целей. Ниже приводятся рекомендации, выработанные для реализации государствами, ИКАО, АКГА и Ассоциацией африканских авиакомпаний (АФРАА).

2.2 Общие положения

2.2.1 Совещание согласилось установить цель, предусматривающую минимальное снижение на 10 % ежегодно в течение следующих двух лет уровня недостаточно эффективной реализации критических элементов государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.2.2 Поставить цель в течение максимум двух лет добиться исключения всех африканских государств из перечня КРРП.

2.2.3 Содержащиеся в рекомендациях совещания задачи следует отразить в программах работы АКГА и ИКАО (региональных бюро (РБ) и во Всеобъемлющей программе осуществления проектов в регионе AFI (ACIP)).

2.3 Государства

2.3.1 Государствам следует пересмотреть и обновить свои процедуры выдачи СЭ и, по необходимости, обратиться за поддержкой к региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и другим государствам при выдаче СЭ.

2.3.2 Государствам следует прекратить предоставлять внешним сторонам право использовать их в качестве удобных флагов.

2.3.3 Государствам следует аннулировать регистрацию всех авиакомпаний, которые должным образом не сертифицированы и/или не осуществляют свою деятельность надлежащим образом, и не выдавать новые СЭ до тех пор, пока они не введут эффективную систему контроля за обеспечением безопасности полетов и не будут применять соответствующие правила и процедуры, которые обеспечивают соблюдение соответствующих стандартов.

2.3.4 Государствам следует сотрудничать для мобилизации своих ресурсов в рамках субрегиональных механизмов по контролю за обеспечением безопасности полетов, таких как программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и RSOO.

2.3.5 Государствам следует помнить, что на них лежит окончательная ответственность за выполнение обязательств в области безопасности полетов, даже в тех случаях, когда ресурсы мобилизованы в рамках регионального сотрудничества.

2.3.6 Государствам следует серьезно рассмотреть вопрос о ратификации Кейптаунской конвенции с целью предоставления возможности авиакомпаниям обновить свои парки современными воздушными судами на благоприятных условиях.

2.3.7 Первоочередной задачей является подготовка инспекторов в области летной годности, производства полетов и выдачи свидетельств авиационному персоналу, которая должна проводиться на постоянной основе.

2.3.8 Государствам следует предоставлять АКГА и ИКАО информацию о безопасности полетов и данные, запрашиваемые в вопросниках и письмах государствам.

2.4 ИКАО

2.4.1 ИКАО следует по-прежнему оказывать поддержку и выделять ресурсы ACIP и региональным бюро (РБ) в Африке, с тем чтобы они могли оказывать необходимую помощь африканским государствам.

2.4.2 РБ и ACIP должны незамедлительно проводить совещания с каждым включенным в перечень КРРП государством с целью рассмотрения выявленных недостатков и разработки плана устранения указанных недостатков и значительных проблем безопасности полетов.

2.4.3 Как показала практика, расходы, связанные с поддержанием устойчивой RSOO, представляют собой проблему, аналогичную проблеме обеспечения функционирования национальных ведомств гражданской авиации (ВГА). Таким образом, ИКАО следует предоставить рекомендации по финансированию и устойчивости развития RSOO.

2.4.4 ИКАО следует оказывать помощь в деле недопущения производства незаконных и представляющих опасность полетов воздушных судов в Африке. В этой связи ИКАО следует сотрудничать с Организацией Объединенных Наций, чья деятельность способствовала возникновению многих проблем на континенте, связанных с безопасностью полетов.

2.4.5 АСIP в сотрудничестве с АКГА следует предпринять шаги для обеспечения того, чтобы все государства входили в RSOO, независимо от того, являются ли они членами REC, или нет.

2.5 АКГА

2.5.1 АКГА следует в сотрудничестве с Африканским союзом (АС) разъяснять африканским политическим лидерам, включая министров, ответственных за гражданскую авиацию, и глав государств, важность следующих вопросов:

- a) соблюдение стандартов и процедур для выдачи СЭ;
- b) демонстрация политической воли, осознания и объективной оценки безопасности полетов в их соответствующих государствах;
- c) предоставление возможности руководить авиационными техническими вопросам в государствах специалистам-профессионалам;
- d) обеспечение беспрепятственного и эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов без политического вмешательства;
- e) обеспечение направления генерируемых авиацией доходов на повышение безопасности полетов в отрасли;
- f) АКГА следует тесно сотрудничать с Новым партнерством в целях развития в Африке (НЕПАД) и с АС в целях поощрения африканских правительств инвестировать в авиацию;
- g) АКГА следует тесно сотрудничать с АС, НЕПАД и АФРАА для обеспечения прозрачности воздушного транспорта в системе АС;
- h) АКГА совместно с АС и АФРАА следует создать специальную группу по "черным спискам" Европейского союза (ЕС);
- i) АКГА и АФРАА следует в сотрудничестве с государствами-членами и авиакомпаниями аннулировать регистрацию всех существующих "на бумаге/фиктивных" авиакомпаний;

- g) АКГА следует сотрудничать с REC и государствами для обеспечения эффективности и действенности созданных RSOO;
- k) АКГА следует сотрудничать и тесно взаимодействовать с РБ ИКАО в деле повышения безопасности полетов в Африке;
- l) АКГА следует разработать и реализовывать проекты с целью оказания помощи государствам, находящимся в перечне КРПП;
- m) АКГА следует уделять первоочередное внимание подготовке и наращиванию потенциала и акцентировать внимание на оказании помощи в проведении подготовки тем государствам, которые больше всего в этом нуждаются.

2.6 АФРАА

2.6.1 Ассоциации африканских авиакомпаний настоятельно рекомендуется поддерживать RSOO в стремлении изыскать устойчивые источники финансирования, такие как сборы с пассажиров и другие доходы, для осуществления их деятельности по контролю за обеспечением безопасности полетов.

3. ВЫВОД

3.1 Африканские государства и заинтересованные стороны обязуются выполнить рекомендации, согласованные на совместном совещании ИКАО/АКГА.