



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Соединенными Штатами Америки и Канадой)

АННОТАЦИЯ

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) позволила выявить серьезные недостатки в области обеспечения безопасности полетов во многих Договаривающихся государствах в различных районах мира. основополагающим принципом предложенной ИКАО комплексной стратегии устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов является концепция партнерства. Сотрудничество Договаривающихся государств ИКАО представляет собой важный элемент совершенствования глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Одним ее ключевым инструментом является региональная (или субрегиональная) организация по контролю за обеспечением безопасности полетов. В настоящее время уже существует несколько региональных организаций по безопасности полетов, функции которых варьируются от оказания консультативных услуг до осуществления делегированных полномочий в области контроля, и появляются новые организации. ИКАО недавно оказала помощь Договаривающимся государствам в данной области, опубликовав новый и ценный инструктивный материал в виде части В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734). ИКАО также рекомендовала всем Договаривающимся государствам участвовать или оказывать помощь в создании и внедрении таких систем, которые могут улучшить контроль за обеспечением безопасности полетов.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Анализ результатов выполнения Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) показывает, что ряд Договаривающихся государств не добился существенного прогресса в решении проблем в области безопасности полетов, выявленных в ходе первоначальных проверок. Этот вывод был дополнительно подтвержден при проведении последующих проверок, которые показали, что, хотя многие Договаривающиеся государства последовательно продвигаются в выполнении своих планов корректирующих действий и решении проблем в области безопасности полетов, примерно 25% по-прежнему испытывают трудности с реализацией своих планов корректирующих действий. Эта проблема не ограничивается каким-либо отдельным регионом или уровнем развития.

1.2 К таким общим сохраняющимся и трудно устранимым недостаткам относятся отсутствие авторитетного и адекватно финансируемого ведомства гражданской авиации (ВГА), несовершенные законодательства в области гражданской авиации, правила и инструктивные материалы, нехватка технического персонала и неэффективные системы сертификации, выдачи свидетельств, контроля и разрешения проблем в области безопасности полетов. Последствия этих недостатков проявляются в неспособности привлекать, нанимать и удерживать квалифицированный технический персонал, частых сменах руководства и, следовательно, неадекватном контроле за обеспечением безопасности полетов, что создает угрозу для перевозки пассажиров.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов содействуют реализации двух ключевых целей: а) повышению эффективности в результате экономии за счет масштабов и б) обеспечению единообразия регулирования безопасности полетов. Создание региональной или субрегиональной организации, отвечающей за выполнение для своих участвующих государств задач, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов, может обеспечить эффективную и действенную систему повышения безопасности полетов, позволяя совместно использовать квалифицированных и надлежащим образом оплачиваемых специалистов в области безопасности полетов, а также другие технические ресурсы. Задачи, которые может решать региональная организация, охватывают широкий спектр работ. С одной стороны, региональная организация может выступать в качестве квалифицированной информационной и консультативной службы, которая может предоставлять персонал национальным полномочным органам и оказывать им помощь в создании и поддержании эффективных систем контроля. Механизм данного типа сравнительно легко реализуется и представляет собой наиболее широко используемую в настоящее время типовую практику. С другой стороны, региональной организации может быть делегировано осуществление некоторых или большинства обязанностей Договаривающегося государства в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Это, как правило, потребует договорных отношений на основе либо автономного документа, либо модификации существующего экономического унифицированного соглашения.

2.2 Для существующих в настоящее время эффективных региональных систем контроля за обеспечением безопасности полетов характерны такие общие особенности, как:

- правовая основа, совместимая с законодательствами каждого Договаривающегося государства и любым существующим региональным механизмом экономической интеграции (национальные законодательства, договоры, уставы, межгосударственные соглашения);
- согласованные авиационные законодательства каждого участвующего государства (законодательства должны быть достаточными и обновляемыми);
- постоянная политическая и экономическая поддержка со стороны всех участвующих государств;
- общая регламентирующая система, которая стандартизирована и согласована, но позволяет гибко учитывать национальные особенности;
- стабильная экономическая основа. Источники финансирования могут включать взносы участвующих государств, плату за предоставляемые отрасли услуги, долю в доходах за пролеты, субсидии и ссуды;
- совет директоров, в составе которого представлены все участвующие государства;
- управленческий и технический персонал, включая исполнительного директора, технических советников/инспекторов, и административное обеспечение;
- помещения, административное и техническое оборудование и автотранспортные средства;
- стратегические планы, которые определяют цели, и бизнес-планы, определяющие программы работы по реализации целей.

2.3 Другие вспомогательные, но важные аспекты, включают:

- географическое расположение штаб-квартиры региональной организации;
- выборы совета директоров и исполнительного директора;
- приобретение и распределение ресурсов;
- реформирование структур ВГА и функций контроля за обеспечением безопасности полетов;
- национальные системы решения проблем в области безопасности полетов, выявленных региональными организациями.

2.4 ФАУ признало важность оказания государствам помощи в совершенствовании их национальных возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов, а также в создании и расширении региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов. В этой связи ФАУ предоставило поддержку и помощь таким новым и существующим региональным организациям, как Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA),

Региональная система контроля за обеспечением безопасности полетов в бассейне Карибского моря (RASOS), Организация по безопасности полетов в районе Тихого океана (PASO) и Восточноафриканское сообщество (EAC).

2.5 До сих пор ИКАО в целом поддерживала создание региональных организаций по контролю за безопасностью полетов, но не признавала их существование в виде их учета в инструктивных материалах по контролю за обеспечением безопасности полетов. На 33-й сессии Ассамблеи Соединенные Штаты Америки представили документ A33-WP/158, в котором отмечалось, что региональные организации уже получили значительное распространение, которое может только расширяться, когда государства осознают выгоды, связанные с исключением дублирования усилий и стандартизацией структур контроля. В настоящем документе ИКАО настоятельно рекомендуется пересмотреть такие свои публикации, как Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9734), Руководство по процедурам организации по летной годности (Дос 9389), Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Дос 8335) и Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (Дос 9379). Вопросники и контрольные перечни УППКБП также должны учитывать региональные организации. ИКАО приступила к этому процессу с опубликования нового и ценного инструктивного материала в виде части В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9734). Мы настоятельно рекомендуем ИКАО расширить и активизировать свои усилия в данной области.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

Ассамблее предлагается:

- a) *подтвердить* трудности, с которыми встречаются некоторые Договаривающиеся государства при выполнении в соответствии с Чикагской конвенцией своих обязательств в области контроля за обеспечением безопасности полетов;
- b) *признать*, что создание региональных или субрегиональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов может во многом помочь государствам в выполнении их обязательств в рамках Чикагской конвенции в результате экономии за счет масштабов и содействия большей степени единообразия;
- c) *одобрить* концепцию региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов и рекомендовать Договаривающимся государствам участвовать в укреплении и развитии региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов или оказывать реальную поддержку в этих целях; и

- d) *поручить* Совету, исходя из упомянутой выше цели, содействовать расширению использования и активному рассмотрению нового инструктивного материала (часть В, Дос 9734), а также продолжить изменение инструктивных материалов и инструментов Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов с целью отражения в них появления региональных организаций по безопасности полетов.

– КОНЕЦ –