



КОНФЕРЕНЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ДИРЕКТОРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

Тема 2. Повышение уровня безопасности полетов

Вопрос 2.3. Единая стратегия устранения связанных с безопасностью полетов недостатков

РОЛЬ РЕГИОНАЛЬНОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем информационном документе представлена информация о роли региональной международной организации гражданской авиации в повышении уровня безопасности полетов государств-участников и предлагаются пути решения проблем на региональном уровне.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Межгосударственный авиационный комитет (МАК) является международной организацией, объединяющей 12 независимых государств и осуществляющей свою деятельность в соответствии с полномочиями, предоставленными ему государствами-участниками на основании Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (международный договор от декабря 1991 г., зарегистрированный в ИКАО).

1.1.1 Совместно с авиационными администрациями государств – участников Соглашения реализуется приоритетная задача - поддержание повсеместно высокого уровня безопасности полетов на основе единообразного применения авиационного законодательства, авиационных правил и норм летной годности, единой системы сертификации и независимого расследования.

1.2 МАК выделяет особую роль международного сотрудничества в области обеспечения безопасности полетов. В этой связи с международными и региональными

¹ Тексты на русском и английском языках представлены МАК.

организациями и авиационными властями целого ряда государств заключены соглашения в области безопасности полетов и летной годности.

1.2.1 МАК приветствует инициативу FAA (США) по проведению регулярных конференций по безопасности полетов с приглашением международных и региональных организаций, широкого круга специалистов и авиационной общественности.

2. О РОЛИ РЕГИОНАЛЬНОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Поддерживая усилия ИКАО по развитию регионального и субрегионального взаимодействия государств в решении проблем в области контроля за безопасностью полетов, МАК исходит из того, что создание региональных и субрегиональных организаций в этой сфере деятельности несет в себе значительный потенциал для оказания практической и эффективной помощи государствам.

2.1.1 Необходимость объединения усилий международного авиационного сообщества обуславливается в немалой степени тем обстоятельством, что решение проблем безопасности полетов требует не только специальных знаний в определенных сферах деятельности, но и значительного финансирования, объединения ресурсов и опыта уникальных специалистов.

2.2 Расследование авиационных происшествий в настоящее время принципиально не может быть мононациональным, т.к. в расследовании принимают участие не только государства-разработчики, изготовители, эксплуатанты, государства регистрации, но и государства, граждане которых погибли в авиационном происшествии. Многонациональность расследования во многом определяется интенсивной миграцией населения как в мире, так и в государствах – участниках Соглашения.

2.2.1 МАК последовательно проводит линию на углубление международного сотрудничества в области повышения безопасности полетов. Специалисты Комитета являются членами международного общества расследователей авиационных происшествий (ISASI), работают в исследовательских группах ИКАО и других международных организациях.

2.2.2 МАК заключены Соглашения о взаимодействии в области расследования и предотвращения авиационных происшествий с США, Францией, Великобританией, Германией, Австралией, Норвегией, ЮАР, Монголией, Ираном и др.

2.2.3 Опыт многолетнего международного сотрудничества МАК в области расследования и предотвращения авиационных происшествий подтверждает высокую эффективность и очевидные преимущества международной кооперации.

2.2.4 Комитетом с участием авиационных властей государств-участников Соглашения проведено более 350 расследований авиационных происшествий, в том числе значительное количество совместно с третьими государствами.

2.2.5 Только с NTSB США проведено более 25 расследований, в ходе которых тесное взаимодействие специалистов на высоком профессиональном уровне позволило добиться существенного вклада в повышение безопасности полетов – разработаны рекомендации и реализованы мероприятия по улучшению технологии производства элементов конструкций

воздушных судов из композиционных материалов, разработаны новые конструктивные схемы систем управления, совершенствуются нормы летной годности.

2.2.6 В этой сфере МАК осуществляется тесное взаимодействие с авиационными властями регионов (Африка, Америка, Восточная Европа), в которых эксплуатируется авиационная техника производства СССР и государств-участников Соглашения.

2.3 Оперативная и своевременная информация об обстоятельствах происшествий, получаемая МАК в рамках международного сотрудничества, незамедлительно доводится до авиационных властей государств – участников Соглашения для принятия срочных профилактических мер. Такая кооперация и взаимодействие стали правилом. Этот подход полностью соответствует требованиям "Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов" ИКАО (документ 9756 AN/965).

2.4 В развитие Меморандума о взаимопонимании с ИКАО с целью повышения уровня безопасности полетов в регионе с 2001 г. в рамках Проекта ИКАО-МАК, подписанного Генеральным секретарем ИКАО и Председателем МАК, авиационным администрациям оказывается практическая помощь во внедрении авиационных правил, основанных на стандартах и рекомендуемой практике ИКАО, обучении специалистов инспекций, летных и инженерных служб (прошли подготовку более 1000 специалистов), создании учебных центров по подготовке авиационных специалистов по программам ТРЕНЭЙР ИКАО, проведении конференций, распространении летно-методических и технических материалов.

2.5 МАК, как региональный орган в сфере безопасности полетов, придает большое значение совершенствованию и гармонизации требований к летной годности авиационной техники, реализации этих требований в конструкции и летных характеристиках летательных аппаратов, сертификации их на соответствие современным гармонизированным нормам и поддержанию летной годности в эксплуатации, что является важнейшим элементом обеспечения безопасности полетов и требует совместных решений соответствующих компетентных региональных и государственных органов.

2.5.1 Важнейшим результатом международного сотрудничества МАК в области безопасности полетов и летной годности явились межгосударственные соглашения в этой области с США, Индией, Китаем, а также с авиационными властями Бразилии, Канады, Индонезии, Мексики, Египта, ЮАР и других стран.

2.5.2 Указанные соглашения имеют важное значение не только для обеспечения высокого уровня безопасности полетов, но и для международной кооперации авиационной промышленности в рамках международных проектов и уменьшения экономической нагрузки на промышленные предприятия и предприятия гражданской авиации, связанной с дублированием функций при сертификации авиационной техники, технических оценок, испытаний и исследований.

2.5.3 Особое место в ряду этих соглашений занимает подписанное в 2004 году соглашение в области летной годности между региональными организациями МАК и Европейским агентством по безопасности полетов (EASA). В январе 2006 года МАК и EASA подписали Процедуры реализации этого Соглашения.

2.5.4 Тем самым, МАК и EASA в рамках указанного Соглашения реально задействовали не только механизм совместной сертификации новой авиационной техники государств Евросоюза и СНГ, но и механизмы решения весьма важных для государств Восточной Европы – членов ЕС

вопросов дальнейшей эксплуатации в этих странах стареющего парка воздушных судов производства СССР.

2.6 Результатом вышеуказанного комплекса работ, проводимых авиационными администрациями государств-участников Соглашения и МАК, явился стабильный в течение многих лет достаточно высокий (соответствующий среднемировому уровню) показатель безопасности полетов при регулярных пассажирских перевозках, выполняемых авиакомпаниями государств – участников Соглашения.

2.7 Для дальнейшего повышения безопасности полетов в рамках глобальной стратегии ИКАО необходимо принимать следующие меры:

- a) продолжать работы, направленные на уменьшение влияния "человеческого фактора", на аварийность на воздушном транспорте во всех аспектах его проявления (при выполнении полетов, организации и управления воздушным движением, техническом обслуживании, изготовлении и ремонте воздушных судов);
- b) уделять особое внимание организации и выполнению полетов в условиях горной местности, обледенения, других экстремальных условиях эксплуатации, а также решению проблемы CFIT;
- c) обеспечивать поддержание летной годности старых самолетов, эксплуатирующихся в различных регионах мирового авиационного сообщества;
- d) производителям авиационной техники в тесном взаимодействии с авиационными властями осуществлять эффективное сопровождение эксплуатации воздушных судов;
- e) продолжить в рамках Всемирной конференции авиационных властей по летной годности и соответствующих структур ИКАО совместный процесс разработки, совершенствования и гармонизации требований к летной годности авиационной техники.

3. ДЕЙСТВИЕ КОНФЕРЕНЦИИ

3.1 Принять к сведению информацию о роли региональной международной организации гражданской авиации в повышении уровня безопасности полетов и мерах, направленных на повышение безопасности полетов.