

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 30 повестки дня. Безопасность полетов. Поддержка внедрения****УСТОЙЧИВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ГОСУДАРСТВА ПО КОНТРОЛЮ
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Индонезией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Повышение активности гражданской авиации в государстве предполагает увеличение частоты инспекционных мероприятий соответственно тому уровню безопасности полетов, который должен быть обеспечен. Расширение деятельности влечет за собой увеличение количества государственных инспекторов, а также стоимости их подготовки и мероприятий по контролю в области обеспечения безопасности полетов. Увеличение числа инспекторов поднимает вопросы недостатка ресурсов и знаний в области финансирования персонала, учитывая, что инспекторы должны располагать должными знаниями и навыками, а также необходимым опытом работы. Что касается финансовых ресурсов, государства должны готовить бюджеты инспекционных мероприятий заблаговременно.

Действия: Ассамблее предлагается поручить Совету и Генеральному секретарю ИКАО созвать соответствующий региональный форум (RASG или COSCAP) для обсуждения стандартов, основных принципов или передовой практики, касающихся привлечения, удержания в штате и финансирования деятельности инспекторов по контролю в области обеспечения безопасности полетов, вопросов выделения бюджета для инспекции в области обеспечения безопасности полетов, вопросов по количеству инспекторов и других видов деятельности, имеющих отношение к теме.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Глобальный план обеспечения безопасности полетов ИКАО

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За последние годы воздушный транспорт в Индонезии получил значительное развитие. Согласно данным министерства транспорта, в период с 2009 по 2012 год количество операций ВС увеличилось в среднем на 11,34 %, а авиационный пассажиропоток вырос на 21,08 %, в то время как количество летных часов в 2007–2012 годах увеличивалось на 40,62 % ежегодно. Такая активизация деятельности вызвала необходимость в улучшении контроля за обеспечением безопасности полетов, чтобы в целом соблюсти приемлемый уровень безопасности полетов (ПУБП).

1.2 Как отмечено в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов ИКАО, единообразное соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО является одним из основополагающих принципов *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) и лежит в основе безопасной глобальной авиационной системы. Однако усилия по достижению еще большей степени стандартизации должны сопровождаться пониманием того, что государства – члены ИКАО сталкиваются с разными проблемами в отношении безопасности полетов и имеют в своем распоряжении различные человеческие, технические и финансовые ресурсы для решения задач управления безопасностью полетов.

1.3 Увеличение количества воздушных судов в Индонезии побуждает правительство к строительству все большего числа объектов инфраструктуры, предназначенных, например, для увеличения пропускной способности аэропортов или строительства новых дополнительных аэронавигационных средств. Кроме того, правительство прилагает значительные усилия для содействия развитию людских ресурсов (HRD), увеличивая количество образовательных учреждений и сертифицируя новые учебные заведения (см. соответствующий информационный документ, подготовленный Индонезией по пункту 38 повестки дня).

1.4 В дополнение к вышесказанному правительство Индонезии учредило службу Air Nav Indonesia в качестве единственного поставщика аэронавигационного обслуживания для того, чтобы обеспечить большую целенаправленность, эффективность и безопасность управления воздушным пространством, поскольку увеличение интенсивности воздушного движения требует больших усилий по поддержанию уровня безопасности полетов. Для обеспечения безопасности полетов правительство контролирует работу Air Nav Indonesia и оказывает постоянную поддержку новому поставщику обслуживания в его деятельности, которая осуществляется на основе возмещения затрат и не ориентирована на извлечение прибыли.

1.5 Инспекция по вопросам летной годности в Индонезии в 2009 году насчитывала 168 сотрудников, а к настоящему времени штат увеличился до 201 человека. Необходимость в инспекторах определяется потребностями отрасли. Обычно количество инспекторов пропорционально количеству воздушных судов. Кадровые вопросы представляют определенные трудности, особенно поиск инспекторов, обладающих специальными знаниями и навыками. ГДГА Индонезии восполняет недостаток инспекторов путем найма компетентных в нужной области специалистов. Проблема с увеличением численности инспекторского состава заключается как в том, что количество инспекторов должно соотноситься с частотой проводимых инспекций, так и в необходимости выделения соответствующего финансирования.

1.6 Корреляция между обеспечением безопасности полетов и числом инспекторов является важным аспектом в деятельности по поддержанию ПУБП, к которой у каждого государства имеется свой подход. В рамках реализуемого каждым государством подхода ПУБП

должен быть обеспечен исходя из существующего бюджета и в соответствии с политикой данного государства.

1.7 Региональный форум по безопасности полетов, например, региональная группа по обеспечению безопасности полетов (RASG) или COSCAP, должен обсудить необходимые шаги государств и их обмен опытом относительно деятельности по контролю в области обеспечения безопасности полетов, направленной на достижение ПУБП.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Рост интенсивности воздушного движения гражданской авиации требует от государств увеличения количества инспекторов для осуществления контроля в области обеспечения безопасности полетов на должном уровне. Иногда это трудно реализовать в силу того, что инспекторы должны иметь соответствующий опыт и компетенцию. Количество инспекторов должно изменяться соответственно активности деятельности гражданской авиации и не должно в обязательном порядке уменьшаться при сокращении объемов ее деятельности. Это заставляет государства предпринимать определенные меры, которые, несмотря на срочный порядок их реализации, должны соответствовать требованиям долгосрочной политики, опирающейся на существующие глобальные экономические тенденции.

2.2 ГПБП призывает все государства к 2017 году создать эффективные возможности по контролю в области обеспечения безопасности полетов. В соответствии с этим все государства-члены должны располагать соответствующими ресурсами, а также юридическими, регулирующими и организационными структурами, необходимыми для выполнения своих базовых обязательств по контролю в области обеспечения безопасности полетов. Такие структуры необходимы для выдачи утверждений и контроля за соблюдением их условий, авторизации и сертификации поставщиков авиационного обслуживания, а также для лицензирования персонала согласно соответствующим SARPS ИКАО.

2.3 Все сложности с выделением бюджета должны урегулироваться государствами заблаговременно. В этом случае бюджет должен предусматривать средства на заработную плату, подготовку инспекторов и проведение инспекций. Зарботная плата инспектора должна в идеале быть сопоставимой с зарплатой аналогичного профессионала, работающего у эксплуатанта, что позволит привлекать и удерживать сотрудников в штате. У государства есть несколько способов обеспечить финансирование указанного бюджета, например, используя средства, поступающие от гражданской авиации в оплату аэронавигационного обслуживания или топлива. Отсутствие международных стандартов, инструктивных указаний, передовой практики для привлечения, удержания в штате и финансирования инспекторов по контролю в области обеспечения безопасности полетов может создать для некоторых государств трудности в реализации такого контроля, либо заставить их искать другие подходы к решению этой проблемы.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Поскольку каждое государство должно создать свои собственные возможности по контролю в области обеспечения безопасности полетов и самостоятельно реализовывать государственную программу по обеспечению безопасности полетов, им приходится предпринимать значительные усилия для того, чтобы соответствовать приемлемому уровню безопасности полетов (ПУБП). ГПБП содержит рекомендации в отношении достижения

глобальной цели и предлагает стратегию реализации указанных инициатив по обеспечению безопасности полетов. В то же время, для выработки инструктивного материала по реализации предлагаемой политики и финансированию деятельности инспекторов по контролю в области обеспечения безопасности полетов, а также для определения источников соответствующего финансирования было бы полезно обсудить эти вопросы в рамках форума по безопасности полетов, такого, как региональная группа по обеспечению безопасности полетов (RASG) или COSCAP.

— КОНЕЦ —