

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 29 повестки дня. Региональные механизмы координации осуществления деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации**

**ПОДДЕРЖКА И ПОМОЩЬ РЕГИОНАЛЬНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (RSOO) В РЕГИОНЕ АФРИКИ И ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА (AFI)**

(Представлено 54 Договаривающимися государствами<sup>2</sup>, членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В данном рабочем документе приведены предложения по оказанию поддержки и помощи региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в регионе Африки и Индийского океана (AFI).

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) признать, что RSOO играют важную роль в осуществлении функций по контролю за обеспечением безопасности полетов в интересах их государств-членов и в рамках *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГПБП, Doc 10004) на уровне региона AFI;

б) настоятельно рекомендовать государствам региона AFI продолжать оказывать поддержку и усиливать RSOO, обеспечивая механизмы, необходимые для достаточного и непрерывного финансирования этих организаций, и далее делегируя им функции по контролю за обеспечением безопасности полетов;

с) рекомендовать ИКАО и далее поддерживать усиление RSOO и их роли в рамках системы ИКАО по обеспечению безопасности полетов путем упрощения доступа к технической поддержке, упрощения обмена опытом и знаниями между организациями и укрепления прямого сотрудничества между ними и ИКАО в рамках ГПБП;

д) просить ИКАО внедрить рекомендации Глобального форума RSOO по глобальной безопасности полетов, который прошел в Свазиленде 22–24 марта 2017 года, в особенности по оценке RSOO, направленной на укрепление RSOO;

е) настоятельно рекомендовать ИКАО совместно с АКГА и другими партнерами внедрить механизм поддержки и помощи RSOO в регионе AFI, а также разработать инициативы для поддержки достижения целей и целевых уровней ГПБП и *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП, Doc 9750) с учетом специфики региона AFI.

*Стратегические цели*

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "*Безопасность полетов*"

<sup>1</sup> Документ на английском и французском языке представлен АКГА.

<sup>2</sup> 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, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Финансовые последствия</i>	Может потребоваться рассмотрение возможности получения дополнительных ресурсов от партнеров
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А39-14 <i>"Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей"</i> Дос 10115, Доклад 13-й Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13), исправления № 1 и 2, и дополнение № 1 Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В вопросе функционирования существующая традиционная модель обеспечения безопасности полетов напрямую зависит от государственных органов – ведомств гражданской авиации (ВГА). Внедрение новой парадигмы контроля за обеспечением безопасности полетов стало важной задачей ввиду нескольких факторов, которые уже влияют на существующую авиационную систему.

1.1.1 Быстрые изменения в мировой гражданской авиации, ее усложнение и прогнозируемый двукратный рост воздушных перевозок в течение ближайших 15 лет потребуют значительных дополнительных ресурсов для обеспечения стабильности авиационной системы. Различия в национальном законодательстве и регулирующих системах, пересекающиеся проверки и программы повторной сертификации свидетельствуют о необходимости пересмотра существующей системы обеспечения безопасности полетов в целях упрощения этой системы и лучшего управления ресурсами для устранения существующих проблем и будущих задач в условиях постоянного роста отрасли гражданской авиации.

1.1.2 Проблема нехватки квалифицированного персонала остро стоит во всех регионах ИКАО. Поэтому в п. 4.4.2 второго издания *Глобального плана по обеспечению безопасности полетов* (GASP, Дос 10004) сказано, что "КЭ-4, касающийся квалифицированного технического персонала в государстве, имеет самый низкий показатель ЕІ из всех КЭ" (47,75 %). Одной из основных и наиболее сложных проблем из тех, которые сейчас стоят перед многими государствами региона АFI, является проблема привлечения необходимых ресурсов к решению задач контроля за обеспечением безопасности полетов, а также эффективного использования этих ресурсов.

1.2 Гармонизация руководств в области безопасности полетов на региональном уровне и более эффективное управление ресурсами по контролю за обеспечением безопасности полетов может явиться решением, которое будет соответствовать растущему уровню сложных задач. В этом контексте развитие регионального сотрудничества было за последние пятнадцать лет приоритетом для многих государств, в то же время оно активно поощрялось ИКАО.

1.3 RSOO имеют все условия для решения этих задач, обладая мандатом, который они получают с учетом полномочий, переданных им путем регионализации определенных функций по контролю, и имея техническое обеспечение, которое они могут предоставить своим государствам-членам. ИКАО усиленно способствовала повышению роли RSOO в резолюции А39-14 Ассамблеи и предоставила рекомендации по их созданию в документе *"Руководство по организации"*

*контроля за обеспечением безопасности полетов", часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" (Doc 9734).*

1.4 На основании проведенной работы 13-я Аэронавигационная конференция (Doc 10115) признала важность регионализации в области безопасности полетов и рекомендовала государствам "поддержать разработку глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)" (рекомендация 6.1.3/1) и "оказывать дополнительную поддержку укреплению региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) посредством активного участия в развитии RSOO, обеспечения адекватных и устойчивых механизмов финансирования RSOO и, в соответствующих случаях, дальнейшей передачи RSOO функций по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов" (рекомендация 7.2/1).

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) показали, что многие государства не располагают необходимыми ресурсами и возможностями для эффективного исполнения своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов.

2.2 На сегодняшний день для решения этих проблем существует (или находятся на стадии подготовки) порядка 17 инициатив по региональному сотрудничеству, включая официально оформленные RSOO и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО), охватывающие большинство из пяти континентов мира. Они осуществляют свою деятельность в различных юридических, экономических и процедурных рамках, но имеют общую цель по укреплению эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов и проведения независимых расследований авиационных происшествий и инцидентов в их государствах-членах.

2.3 В регионе AFI существует несколько RSOO и организаций по реализации программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP). Некоторые RSOO уже зарекомендовали себя, но некоторые созданы недавно и с трудом пытаются преодолеть начальный этап. Несмотря на очевидные преимущества общего использования ресурсов, существует понимание, что многие организации сталкиваются с трудностями, которые не позволяют им в полной мере способствовать усилению возможностей их государств-членов в области контроля за обеспечением безопасности полетов. Основные проблемы связаны с различиями в их юридических и организационных структурах, различиями в доступных ресурсах и технических возможностях, в процессах и системах управления и, в результате, отсутствием общего подхода со стороны ИКАО к принципам взаимодействия с региональными организациями.

2.4 Одним из примеров успешной реализации RSOO в регионе AFI является Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджувского договора (БАГАСО), созданная в 2010 году семью государствами Западной Африки (Гамбия, Гана, Гвинея, Кабо-Верде, Ливия, Нигерия и Сьерра-Леоне). За годы существования БАГАСО ее государствам-членам удалось установить эффективный механизм разработки и гармонизации авиационных правил и авиационного законодательства, сертификации, наблюдения и подготовки авиационных специалистов, преодолеть множество проблем, и продолжать свою деятельность в условиях нехватки устойчивого финансирования.

2.5 Данный рабочий документ рекомендует ИКАО совместно с АКГА и региональными организациями оказать поддержку и помощь RSOO в регионе AFI. Это необходимо для обеспечения наличия в регионе меньшего количества, сильных и хорошо организованных RSOO, которые способны вносить эффективный вклад в усиление возможностей региона AFI по контролю за обеспечением безопасности полетов, а также в достижение целей ГПБП. Для поддержки инициативы укрепления RSOO, повышения их эффективности и продуктивности в вопросах поддержки их государств-членов необходима совместная работа АКГА, государств и ИКАО.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 АКГА поддерживает создание и развитие RSOO, а также просит государства оказывать полную поддержку таким организациям и инициативам с учетом рекомендаций 13-й Аэронавигационной конференции. Государствам, относящимся к нескольким RSOO, настоятельно рекомендуется выбрать только одну организацию в целях повышения эффективности работы.

— КОНЕЦ —