



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ПРЕДЛАГАЕМАЯ КОНТИНЕНТАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ И МЕРЫ ПО СОЗДАНИЮ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

(Представлено 54 Договаривающимися государствами² – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлено предложение о создании региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО) для африканских государств в рамках регионального механизма сотрудничества по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (AIG) в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Чикагской конвенции и Общей политикой Африки в области гражданской авиации (AFCAP).

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в документе;
- b) поручить ИКАО оказать поддержку африканским государствам в создании РАИО в рамках механизма регионального и континентального сотрудничества;
- c) поручить ИКАО оказать поддержку АКГА в осуществлении деятельности по разработке плана действий, мобилизации ресурсов и координации действий государств-членов по созданию РАИО;
- d) поручить ИКАО продолжать решать проблемы, связанные с расследованием авиационных происшествий и инцидентов, в рамках плана региона "Африка – Индийский океан" (AFI) и других соответствующих инициатив.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями ИКАО в области обеспечения безопасности полетов.
----------------------------	---

¹ Документы на английском и французском языках представлены АКГА.

² 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>Справочный материал</i>	Приложение 13 " <i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i> " Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 9962, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры</i> Дос 9946, <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Часть I "Организация и планирование"</i> A39-14 " <i>Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей</i> " Общая политика Африки в области гражданской авиации (AFCAP)
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ряд государств – членов ИКАО сталкиваются с трудностями в проведении расследований авиационных происшествий и инцидентов из-за нехватки финансовых, технических и/или квалифицированных людских ресурсов. ИКАО содействует оказанию помощи посредством программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и поддерживает РАИО, с помощью которых группы государств могут сотрудничать и совместно использовать ресурсы для улучшения своих возможностей в области проведения расследований. РАИО играют важную роль в оказании помощи Договаривающимся государствам в выполнении их обязанностей, связанных с расследованием авиационных происшествий и инцидентов.

1.2 22 февраля 2010 года Совет ИКАО принял поправку 13 к Стандартам и Рекомендуемой практике Приложения 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*", которая предусматривает возможность делегирования расследований региональным организациям по расследованию авиационных происшествий.

1.3 В настоящее время существует пять РАИО, которые уже созданы и функционируют в различных регионах мира. В Африке есть только одна РАИО (BAGAIA), которой недостаточно для африканских государств, поскольку она охватывает только 7 из 54 государств континента. Считается, что создание РАИО может обеспечить экономию масштаба за счет объединения и совместного использования необходимых ресурсов, что позволит государствам с недостаточными ресурсами проводить эффективные и действенные расследования, тем самым выполняя свои обязательства по статье 26 Чикагской конвенции.

1.4 Такого рода сотрудничество в целях создания РАИО для африканских государств будет способствовать стандартизации расследований авиационных происшествий и инцидентов, повышению эффективности и результативности, а также оптимизации использования ресурсов.

1.5 Согласно самым последним результатам, полученным в рамках деятельности, осуществляемой согласно Универсальной программе ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), одной из проверяемых областей с наименьшим показателем эффективной реализации (ЕІ) в отношении возможностей африканских государств по контролю за обеспечением безопасности полетов по-прежнему является область АІG.

1.6 RAIO играет важную роль в разработке и внедрении согласованных правил AIG, которые облегчат процесс расследования; расширят возможности государств по контролю за безопасностью полетов и соблюдению требований Приложения 13, других соответствующих Приложений и вопросов протокола AIG (PQ) в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Одним из наиболее важных средств повышения безопасности полетов является объективное определение причин авиационных происшествий, с тем чтобы можно было принять надлежащие меры для предотвращения повторения подобных случаев. Статья 26 Чикагской конвенции требует, чтобы государство, на территории которого произошло авиационное происшествие (повлекшее смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующее о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств), расследовало это происшествие.

2.2 Многие государства, особенно в Африке, не располагают ресурсами, необходимыми для расследования всего спектра авиационных происшествий и инцидентов и проведения тщательного анализа полученных данных. Для таких государств создание RAIO с пулом квалифицированных расследователей и достаточными ресурсами является решением проблемы обеспечения эффективного внедрения системы расследования и предупреждения авиационных происшествий. Поэтому создание такой организации по расследованию обеспечит точность и достоверность процесса расследования и его выводов.

2.3 Цель настоящего документа состоит в том, чтобы объединить все стороны, которые заинтересованы в создании RAIO и управлении ею, для содействия развитию регионального сотрудничества между членами региональных экономических сообществ на континентальном уровне в целях расследования авиационных происшествий и инцидентов в регионах, как это предусмотрено резолюцией A39-14 Ассамблеи.

2.4 Согласно последнему прогнозу ИКАО на двадцатилетний период (с использованием уровня 2015 года в качестве базового), глобальный пассажиропоток будет расти на 4,3 % ежегодно с 2015 по 2035 год. Африка является третьим наиболее быстрорастущим регионом в мире с точки зрения международных перевозок со среднегодовым темпом роста, составляющим 6,1 %, по сравнению с глобальным средним показателем в 5,8 %. Поэтому крайне важно создать механизм для смягчения последствий возможных авиационных происшествий, которые могут произойти в результате увеличения объема перевозок. Поэтому всем Договаривающимся государствам следует уделять должное внимание необходимости создания RAIO.

2.5 Кроме того, согласно данным о среднегодовом показателе аварийности за 2018 год (данные об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP), июль 2019 года), средний показатель аварийности в Африке на миллион вылетов составил 5,27 по сравнению с глобальным средним показателем аварийности в 1,75 за тот же год. Это требует серьезного рассмотрения, и африканские государства должны тесно сотрудничать для решения данной проблемы.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Для создания региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов необходима твердая политическая приверженность. Для выполнения своих обязательств, вытекающих из положений ИКАО, и для решения стоящих перед ними задач государствам необходим региональный орган по расследованию, который:

- a) является независимым;
- b) имеет беспрепятственный доступ к доказательствам;
- c) располагает достаточными финансовыми, людскими и оперативными ресурсами, включая необходимые средства;
- d) обладает высокой степенью профессиональной компетентности, добросовестности и экспертизы.

3.2 Этот подход, который согласуется с целями подготовленного ИКАО *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* (ГППП, Дос 10004), также создает возможности для сотрудничества и позволяет африканским государствам повысить свой уровень AIG EI, который в настоящее время составляет менее 50 %.

3.3 Таким образом, создание RAIO является прагматичным и реализуемым подходом с конечной целью создания континентальных организаций, и имеет следующие преимущества:

- a) недопущение дублирование усилий (например, использование общего средства считывания и анализа данных);
- b) достижение экономии за счет масштаба;
- c) создание условий, позволяющих расследователям в регионе быстрее накапливать опыт;
- d) содействие обеспечению независимости расследований;
- e) улучшение EI в проверяемой области AIG.