



ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.2. Эксплуатационные риски для безопасности полетов на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также роль RSOO и RASG в достижении целей ГПБП

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (RSOO): ПРИМЕРЫ ДОСТИЖЕНИЙ И РАЗВИТИЯ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) от имени Полномочных авиационных органов Африки и Мадагаскара (AAMAC), Агентства по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA), Совместного агентства по надзору за безопасностью полетов и авиационной безопасностью гражданской авиации (ACSAC), Агентства по контролю за обеспечением безопасности полетов в Центральной Африке (ASSA-AC), Организации по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджувского договора (БАГАСОО), Агентства сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасностью (CASSOA), Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасностью (CASSOS), Европейского союза (ЕС)², Восточно-Карибского ведомства гражданской авиации (ECCAA), Временной организации САДК по безопасности полетов (iSASO), Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO) и Региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий документ дополняет и поддерживает рабочий документ "Усиление роли региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO)" (см. документ AN-Conf/13-WP/158) путем предоставления примеров достижений и развития некоторых RSOO.

¹ Документы на русском и английском языках представлены МАК.

² В рамках ИКАО EASA (Европейское агентство по безопасности полетов) может функционировать как региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов и является членом кооперативной платформы RSOO.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сегодня запущено или подготовлено около 17 инициатив регионального сотрудничества, в том числе институционализированных региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), проектов ИКАО и Схемы совместных инспекций. 13 RSOO функционируют уже в более чем 130 государствах по всему миру. Они действуют в различных правовых, экономических и процедурных рамках, но разделяют общую цель, а именно, повышение эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов в своих государствах-членах. Ниже приводится 7 примеров достижений RSOO и их развитие.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Межгосударственный авиационный комитет (МАК)

2.1.1 Межгосударственный авиационный комитет (МАК) был основан в 1991 году 12 новыми независимыми государствами бывшего Советского Союза. Будучи самой старшей организацией такого рода, сочетая функции RSOO и Региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО), МАК зарекомендовал себя как эффективный инструмент в системе обеспечения безопасности полетов в регионе. Сегодня МАК действует в рамках соглашений с 78 государствами и 19 международными организациями (включая ИКАО, Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА) и т. д.). Сфера компетенции МАК, делегированная государствами Соглашения о гражданской авиации и использовании воздушного пространства в 1991 году, охватывала сертификацию воздушных судов, систем, двигателей, аэродромов и оборудования, разработку общего законодательства, стандартов и инструктивного материала, развития в этом районе гармонизации систем управления воздушным движением (УВД), авиационной медицины, авиационной безопасности, обучения персонала, расследования авиационных происшествий.

2.1.2 В течение последних 25 лет МАК сертифицировал более 150 самолетов и типов двигателей, а также более 102 аэродромов. Было расследовано более 800 авиационных происшествий. МАК создал систему авиационных правил (AR), гармонизированных с системами Федерального авиационного управления (ФАУ) и EASA. В рамках регионального проекта ИКАО-МАК (ICAO/IAC Project RER/01/901), являющегося одним из наиболее стабильных и эффективных с 2001 года, была разработана серия типовых законодательных и инструктивных материалов, модель авиационного кодекса, разработано 14 наборов типовых правил OPS, и более 9500 специалистов приняли участие в учебных курсах, что значительно помогло государствам внедрить Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО.

2.2 Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA)

2.2.1 Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA) было создано как региональная Центральноамериканская интеграционная организация в рамках Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) (ACSA – Центральноамериканский институт авиационной подготовки (ACSA-ICCAE) и Центральноамериканское агентство по аэронавигации (ACNA)) для консультирования и оказания помощи Центральноамериканским государствам в вопросах безопасности полетов и авиационной безопасности с 2000 года. ACSA постоянно совершенствует себя и помогает государствам в улучшении их показателей эффективной реализации (EI) ИКАО в Центральноамериканском регионе. В результате нынешний средний показатель EI для региона Центральной Америки составляет 85,56 %.

2.2.2 ACSA официально разработало и учредило региональный процесс регулирования, направленный на достижение гармонизации и стандартизации правил, а также учебные программы для инспекторов по безопасности полетов в регионе. В этой связи ACSA разработало в общей сложности 23 регламента, 20 из которых написаны на испанском и английском языках, и 9 из них были одобрены для регионального внедрения. В результате в настоящее время реализуется проект регионального лицензионного регулирования. Что касается руководящих материалов для разных областей, процесс пересмотра этих документов только начался в этом году и, как ожидается, будет завершен к первому кварталу 2019 года. На данный момент у нас есть в общей сложности 11 процедур совместного осуществления на английском и испанском языках.

2.2.3 Агентство активно участвует в процессе выпуска сертификатов эксплуатанта (СЭ) для авиакомпаний в регионе, включая оперативное утверждение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM), всепогодных полетов (AWO), навигации, основанной на характеристиках (PBN), а также сертификатов эксплуатанта (СЭ) для аэропортов, учебных и утвержденных организаций по техническому обслуживанию. Аналогичным образом, деятельность в области надзора, запрашиваемая государствами-членами, входит в сферу охвата нашей деятельности. Среди наших продуктов Агентство также разработало и предоставило важный ИТ-инструмент для государств региона, названный Региональной системой управления авиационными данными (SIAR для сокращения на испанском языке) для улучшения информации, базы данных, процессов и реестра авиационной информации государства. Некоторые из различных модулей, включенных в эту систему, являются следующие:

- a) модуль для выдачи лицензий авиационному техническому персоналу;
- b) пробный модуль для теоретического тестирования всех претендентов на выдачу свидетельств и рейтинги;
- c) модуль деятельности для выполнения процессов сертификации;
- d) надзорный модуль, который будет использоваться инспекторами для составления графиков проверок, контрольных перечней, надзора и отчетности;
- e) модуль для регистрации воздушных судов, который уже более 15 лет обслуживает органы гражданской авиации и их персонал для выполнения обязательств по сертификации и надзору.

2.2.4 Наконец, через KOCECHA ACSA предлагает более 80 авиационных курсов во всех различных областях авиации.

2.3 Совместное агентство по надзору за безопасностью полетов и авиационной безопасностью гражданской авиации (ACSAC) государств – членов Западноафриканского экономического и валютного союза (UEMOA) (Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации – UEMOA (COSCAP-UEMOA))

2.3.1 Совместное агентство по надзору за безопасностью полетов и авиационной безопасностью гражданской авиации государств – членов UEMOA (ACSAC) было создано 24 октября 2013 года дополнительным Актом президентов государств – членов Западноафриканского экономического и валютного союза (UEMOA) в качестве нормальной эволюции проекта программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации – UEMOA

(COSCAP-UEMOA), созданного в 2003 году, и чья деятельность началась в 2005 году после подписания Меморандума о взаимопонимании между Комиссией UEMOA и ИКАО. Основной целью ACSAC является содействие развитию безопасной и эффективной гражданской авиации, которая способствует установлению и поддержанию единообразного и высокого уровня безопасности полетов и охраны окружающей среды в государствах-членах.

2.3.2 В ожидании вступления в силу акта ACSAC проект COSCAP-UEMOA является переходным органом, который выполняет миссии, назначенные ACSAC от имени государств-членов. Проект COSCAP-UEMOA разработал некоторые технические регламенты в доменах PEL, OPS, AIR и AGA с соответствующими руководящими документами. Основой этих правил является общий закон о гражданской авиации, принятый в 2013 году.

2.3.3 Благодаря технической деятельности членов COSCAP-UEMOA средний уровень EI увеличился с 46 % в 2012 году до 64 % в 2017 году. Три государства-члена получили сертификат Президента Совета по образцовым обязательствам и прогрессу в области безопасности полетов в 2015 и 2016 годах. Другое государство представлено на получение свидетельства Президента Совета в 2018 году. Пять аэропортов получили свои сертификаты на аэродром. В настоящее время ведется сертификационная деятельность для трех других аэродромов. Ожидается, что ACSAC начнет эффективно функционировать к январю 2019 года; и Агентство должно быть финансово автономным после 2021 года.

2.4 Европейское агентство по безопасности полетов (EASA)

2.4.1 EASA является регулирующим органом Европейского союза (ЕС). Основанное в 2002 году, охватывающее 32 государства с более чем 800 сотрудниками и бюджетом более 160 млн евро, EASA является крупнейшей организацией такого рода в настоящее время. Его основные задачи включают в себя:

- a) разработку правил ЕС в области безопасности полетов, аэронавигации и окружающей среды, либо непосредственно применимых "жестких законов", либо "мягкого права" (сертификационные спецификации, приемлемые средства соблюдения, инструктивный материал);
- b) сертификацию авиационной продукции;
- c) выдачу разрешений на проектирование, производство, обслуживание, обучение и аэронавигационное обслуживание, а также в отношении квалификации, касающейся тренажерных устройств имитации полета (FSTD);
- d) выдачу разрешений для перевозчиков третьих стран;
- e) проверку соблюдения правил ЕС по безопасности полетов властями государств-членов;
- f) управление безопасностью полетов на уровне ЕС через Европейский план по безопасности полетов;
- g) другие области, такие как анализ безопасности полетов, исследования, повышение уровня безопасности полетов и техническую помощь другим RSOO и государствам.

2.4.2 Среди основных особенностей системы безопасности ЕС / EASA – взаимное автоматическое признание всех сертификатов и утверждений, выданных либо EASA, либо государствами-членами, и четкое разделение компетенций между EASA и

государствами-членами при выполнении задач контроля за обеспечением безопасности полетов. В 2017 году EASA была проверена ИКАО в рамках Механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП), и ее EI составляет 97,46 %. Новый основополагающий акт EASA, так называемый "базовый регламент", который, как ожидается, вступит в силу в 2018 году, расширит полномочия EASA в новых областях, включая беспилотные летательные аппараты, наземное управление внедрения Единого европейского неба и некоторые аспекты авиационной безопасности.

2.5 Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP)

2.5.1 Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов в Латинской Америке (SRVSOP) возникла как COSCAP – Латинская Америка (COSCAP-LAM) в 1995 году и работает в качестве RSOO с 2003 года после подписания Меморандума о взаимопонимании между латиноамериканской комиссией гражданской авиации (LACAC) и ИКАО. Главная задача SRVSOP заключается в создании региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов в Южноамериканском регионе (SAM) и ее функционировании с необходимой технической, материально-технической и административной поддержкой.

2.5.2 SRVSOP разработала 35 регламентирующих материалов в OPS, AIR, PEL, ANS и AGA в рамках проекта "Латиноамериканские правила", 10 руководств инспекторов, 30 консультативных циркуляров, и имеет каталог из 30 курсов, доступных для предоставления государствам-членам по требованию.

2.5.3 Основываясь на гармонизированной нормативной базе и ее последующей стандартизации, ключевыми достижениями являются: многонациональное признание утвержденных организаций по обслуживанию, учебных центров и сертификатов медицинских центров; 82,73 % – средний уровень EI; 4 государства-члена, получившие сертификат Президента Совета ИКАО за образцовые обязательства и прогресс в области безопасности полетов за последние 2 года; и 15-летняя, 37 млн долл. США прямая выгода для государств-членов, измеренная последним исследованием затрат и выгод.

2.6 Агентство сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (EAC-CASSOA)

2.6.1 С 18 апреля 2007 года Совет министров Сообщества государств Восточной Африки (ЕАС) одобрил создание Агентства по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности стран Восточной Африки (ЕАС- CASSOA) в качестве автономного хозрасчетного института ЕАС. CASSOA уполномочено государствами – партнерами ЕАС оказывать им помощь в их деятельности, чтобы обеспечить безопасность, эффективность и прибыльность воздушных перевозок при принятии общей политики развития гражданского воздушного транспорта в регионе. Агентство учреждено двумя правовыми документами – Протоколом об учреждении CASSOA и Законом CASSOA. С 15 марта 2010 года штаб-квартира CASSOA находится в Уганде, переехав из штаб-квартиры ЕАС в Арушу через Соглашение о штаб-квартире, подписанное между CASSOA и Угандой. Членство в ЕАС CASSOA определяется тем, что оно является участником Договора о Регистре и присоединяется к Протоколу. Республики Бурунди, Кения, Руанда, Южный Судан, Объединенная Республика Танзания и Уганда являются нынешними членами CASSOA, которые подписали Протокол и Договор или присоединились к нему.

2.6.2 Ниже перечислены функции, которые CASSOA выполняет для государств –партнеров ЕАС:

- a) гармонизация эксплуатационных правил с тем, чтобы они соответствовали международным SARPS;
- b) разработка стандартизированных процедур лицензирования, утверждения, сертификации и контроля деятельности гражданской авиации;
- c) предоставление руководства и помощи государствам-партнерам, включая принятие мер по совместному использованию ресурсов, в частности для технического персонала.

2.6.3 Операции CASSOA усиливаются благодаря большой поддержке, полученной от государств-партнеров.

2.6.4 CASSOA успешно провела следующие мероприятия:

- a) разработка, обзор и внесение поправок в типовой закон ЕАС о гражданской авиации и закон о расследовании авиационных происшествий и инцидентов;
- b) разработка, обзор и изменение типовых правил развития гражданской авиации в странах Центральной и Восточной Африки, рассмотрение и изменение технических руководящих материалов;
- c) техническое содействие государствам-партнерам в подготовке к проведению проверок ИКАО по безопасности полетов и разработке планов корректирующих действий;
- d) объединение таких ресурсов, как обмен инспекторами;
- e) укрепление потенциала путем обучения инспекторов;
- f) региональная "дорожная карта" для реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП);
- g) система экзаменов ЕАС;
- h) участие заинтересованных сторон в регулярных региональных авиационных симпозиумах.

2.6.5 Агентство инициировало ряд проектов в ЕАС включая Центр авиационной медицины, установку и внедрение Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах и происшествиях (ECCAIRS) в государствах-партнерах и автоматическую проверку PEL.

2.7 БАГАСОО

2.7.1 БАГАСОО была основана в 2010 году из проекта COSCAP на основе кооперативного соглашения подписанного 7-ю государствами – членами BAG. Основными функциями являются: помощь в разработке гармонизированного правового режима для государств-членов; обеспечение для государств-членов центра, занимающегося вопросами

сертификации и надзора; помощь в разработке и выполнении региональной программы по безопасности полетов; выполнение сертификационных и надзорных функций от имени авиационных властей государств-членов; оценка статуса безопасности полетов в государствах-членах посредством проведения аудитов и других квалифицированных проверок; планирование и облегчение обмена между государствами-членами их опытом и оборудованием для гражданской авиации; разработка и внедрение программ, которые наилучшим образом могут быть внедрены на субрегиональном или региональном уровне.

2.7.2 Главные достижения организации со дня ее основания:

- a) разработка учебной политики для специалистов занятых надзором за безопасностью полетов, которая поддерживается автоматизированными программами записи на веб-сайте;
- b) разработка системы контроля за работой инспекторов для записи реального времени и анализа данных о работе инспекторов и определении проблем и тенденций для расширения функций обзора;
- c) создание программы оценки летной годности иностранных воздушных судов (FASAP) для региона BAG;
- d) издание юридических документов, руководящего материала и руководств по эксплуатации;
- e) организация авиационных курсов для инспекторов государств – членов BAG.

3. **ВЫВОД**

3.1. Модель RSOO доказала на ряде примеров, а также в результате последовательных усилий в процессе своего развития, как она может обеспечить дополнительные услуги благодаря своей способности оказывать эффективную поддержку государствам в области обеспечения безопасности полетов в части расширенных возможностей контроля за безопасностью полетов и одновременно поощряя совместное использование ресурсов и экономии средств.

– КОНЕЦ –