



## **АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

### **ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ**

**Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов**

#### **ЗАЯВЛЕНИЕ ОБЪЕДИНЕННЫХ АРАБСКИХ ЭМИРАТОВ**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

Г-н Президент Совета,  
г-жа Генеральный секретарь,  
Ваши Превосходительства министры и главы делегаций Договаривающихся государств,  
уважаемые делегаты,  
дамы и господа,

#### **1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Со времени последней Ассамблеи ИКАО в 2013 году государства-члены добились значительных успехов в решении вопросов, поднятых в резолюциях Ассамблеи. Однако, несмотря на уникальные достижения, перед государствами-членами стоят новые задачи, вызванные ростом и экспансией мировой авиации, в особенности в области пропускной способности инфраструктуры, человеческого фактора и человеческого капитала.

1.2 Важно вновь отметить и обсудить на этой Ассамблее данные задачи. Хотя вопросов имеется много, в данном документе Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) рассматривают только наземные операции, сверхдальние перелеты и развитие человеческого капитала.

1.3 ОАЭ хотели бы осветить эти проблемы, поскольку мы считаем, что они также важны для многих других государств-членов. Позвольте моей делегации кратко изложить мнение ОАЭ по вышеуказанным вопросам.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

### 2.1 Наземные операции

2.1.1 Рабочий документ, освещавший опыт ОАЭ и вопросы, касающиеся наземных операций, был представлен на Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2015 года (HLSC 2015) "Планирование мер по повышению уровня безопасности полетов глобальной авиации", проведенной в Монреале 2–5 февраля 2015 года. Документ был принят в принципе, но есть необходимость дополнить его на данной уважаемой Ассамблее. В число поднятых вопросов входили следующие:

2.1.1.1 Стандарты, касающиеся наземных операций, существенно отличаются в государствах – членах ИКАО. ИКАО необходимо пересмотреть свои требования к наземным операциям и придать им такое же значение, как и требованиям Приложения 6 и документа Doc 8335.

2.1.1.2 В настоящее время некоторые эксплуатанты аэропортов пользуются услугами только одного поставщика услуг при проведении наземных операций. Помимо того, что это не способствует конкуренции при обслуживании наземных операций, наличие одного такого поставщика может также привести к несоблюдению стандартов безопасности полетов.

2.1.1.3 Персонал регламентирующего полномочного органа подвергается риску и опасности в странах, в которых имеют место вооруженные конфликты, что может помешать государствам-членам соблюдать требования ИКАО по надзору.

2.1.1.4 Жесткие иммиграционные требования в ряде стран препятствуют свободному доступу и передвижению инспекторов регламентирующих органов, особенно в тех случаях, когда инспекции должны проводиться при уведомлении за короткий срок. Возможности использования САИС (удостоверение инспектора гражданской авиации, описанное в Приложении 9 ИКАО) еще предстоит полностью раскрыть.

2.1.2 Учитывая вышеизложенное, ОАЭ рекомендуют ИКАО возглавить целостный и комплексный подход к формулированию следующих стратегий в области наземных операций:

2.1.2.1 Проанализировать документацию, касающуюся наземных операций, и подготовить SARPS, инструктивные материалы и типовой проверочный лист конкретно для наземных операций и проверок в области безопасности полетов, охватывающих распределение загрузки, оформление пассажиров, оформление багажа, обслуживание и загрузку воздушного судна, мероприятия, касающиеся груза, не являющегося опасным грузом, эксплуатация телескопических трапов, наземное движение воздушных судов и подрядные работы.

2.1.2.2.1 Предоставлять инструктивные указания по осуществлению управления и координации между различными наземными операциями в целях обеспечения взаимосвязи и интеграции многих различных отделов, обязанностей, методов, профессий, культур работы, идей, средств и прочего в деле выполнения общей задачи.

2.1.2.3 Способствовать недопущению в аэропортах наличия поставщика для обслуживания наземных операций – монополиста, учитывая имеющиеся возможности антиконкурентного законодательства, обеспечивающего свободу выбора субподрядчика для

проведения наземного обслуживания, исходя из заслуг и продемонстрированных способностей.

- 2.1.2.4 Пересмотреть действующие иммиграционные требования и ограничения по поездкам, касающиеся инспекторов и ревизоров, с тем чтобы упростить их въезд в государства-члены для целей выполнения обязанностей по регламентирующему надзору.
- 2.1.2.5 Поощрять государства-члены принимать идентификационные карточки САИС (удостоверение инспектора гражданской авиации) для упрощения въезда в государства-члены в целях проведения проверок состояния безопасности полетов или инспекционных проверок.
- 2.1.2.6 Проанализировать и обеспечить надлежащее признание передовой отраслевой практики, принятой авиационной отраслью в сфере операций по наземному обслуживанию, как, например, ISAGO–ИАТА в области проверок и инспекций.

## **2.2 Сверхдальние перелеты**

2.2.1 В условиях конкуренции многие международные эксплуатанты расширяют свою трансконтинентальную сеть маршрутов за счет прямых полетов, выполняемых с превышением текущих предписываемых ограничений, касающихся служебного полетного времени. Сверхдальние перелеты (ULR) являются одним из вопросов, требующих выработки нормативных положений и руководящих принципов, утверждаемых государствами-членами.

2.2.2 Поэтому необходимо, чтобы инициатива ИКАО по формулированию более конкретных SARPS и инструктивных указаний, касающихся ULR и основанных на эксплуатационном опыте и проведенных исследовательских и изыскательских работах, была реализована в короткие сроки в целях установления ориентира для государств-членов. SARPS и инструктивные указания могут охватывать, в частности, верхнюю и нижнюю границы срока служебного полетного времени, периоды отдыха, состав экипажа, порядок отдыха на борту и планы на случай чрезвычайной обстановки. Схемы ULR должны также охватывать нерегулярные или чартерные перевозки.

2.2.3 В ходе своей первоначальной попытки определить механизмы управления факторами риска, связанными с утомлением, при сверхдальних перелетах, что требует оценки риска на основе научных подходов, ОАЭ были вынуждены поручить эту задачу зарубежным специалистам. В число средств, используемых при оценке сверхдальних перелетов, входят следующие:

- 2.2.3.1 Система оценки уровня утомления экипажа, которая представляет собой утвержденный механизм моделирования уровня активности членов летного экипажа в процессе выполнения своих обязанностей.
- 2.2.3.2 Использование PDA (личный электронный секретарь), в состав которого входит специальный дневник.
- 2.2.3.3 Актиграф (устройство размером с наручные часы, измеряющее уровень физической активности и предоставляющее объективную оценку количества и качества сна).

2.2.4 С тех пор мы приобрели большой объем знаний и улучшили свой опыт сверхдальних перелетов. С учетом этого Главное управление гражданской авиации ОАЭ и его эксплуатанты хотели бы предложить свою помощь ИКАО для решения этого вопроса.

### **2.3 Вклад в дело решения проблемы человеческого капитала**

2.3.1 ОАЭ поддерживает инициативу ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов (NGAP)", направленную на решение задач в области подготовки специалистов для гражданской авиации. С этой целью мы готовы предоставить свой опыт и ресурсы для совместной работы с ИКАО и ее государствами-членами.

2.3.2 В течение нескольких лет мы проводили тщательные внутренние и международные проверки. Они способствовали совершенствованию нашей документации и проведению надзора за полетами в соответствии с международными стандартами. Совместно с национальными специалистами и международными экспертами ОАЭ смогли улучшить свою систему управления полетами. Активно используются системы управления документооборотом, организации электронных аудиторских проверок и решения вопросов, связанных с безопасностью полетов, что в свою очередь внесло существенный вклад в достижение нами результатов по итогам последней Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, проводимой ИКАО.

2.3.3 Без сомнения, обмен опытом и знаниями жизненно важен для совершенствования авиационной отрасли с учетом современных задач, в частности, стоящих перед многими государствами данного региона, а также другими странами. Поэтому наша делегация хотела бы предложить следующее:

2.3.3.1 При координации деятельности со стороны ИКАО ОАЭ окажут содействие региональным государствам-членам, которым требуется опыт проведения полетов, в особенности при составлении эксплуатационных схем и процедур.

2.3.3.2 ОАЭ окажут ограниченную поддержку перспективным государствам-членам в форме проведения в ОАЭ обучения без отрыва от производства в сфере проверок и инспекций в области надзора за производством полетов.

### **3. ВЫВОД**

3.1 Подводя итог вышесказанному, делегация ОАЭ хотела бы подтвердить следующее:

3.1.1 Во всех государствах-членах требуется целостный и комплексный подход под руководством ИКАО к проведению наземных операций для решения задач, стоящих перед авиационной отраслью.

3.1.2 Инициативу ИКАО по подготовке более конкретных SARPS и инструктивного материала, касающихся сверхдальних перелетов, необходимо выполнить в кратчайшие сроки. С этой целью ОАЭ готовы предложить определенную помощь перспективным государствам-членам.

3.1.3 В отношении развития кадровых ресурсов мы готовы предоставить свои ресурсы и опыт и работать совместно с ИКАО и ее государствами-членами.

#### **4. РЕКОМЕНДАЦИИ**

- 4.1 Предлагаем следующие рекомендации:
- 4.1.1 ИКАО – рассмотреть вопрос выработки стратегий наземных операций, как рекомендовано в п. 2.1.2 выше.
- 4.1.2 ИКАО – продолжить помогать государствам-членам, которые хотели бы предложить содействие ИКАО в повышении ее роли и обязанностей. В этой связи ОАЭ готовы поделиться передовой практикой в области производства сверхдальних полетов. Некоторая поддержка будет также оказана перспективным государствам-членам в форме проведения в ОАЭ подготовки без отрыва от производства в сфере проверок состояния процесса надзора за производством полетов и инспекций.

Г-н Президент, будущее мировой авиации будет определяться тем, насколько хорошо мы действуем совместно, решая стоящие перед нами задачи. Нам необходимо искать прагматические решения, учитывающие интересы всех заинтересованных сторон, с тем чтобы мы могли способствовать развитию отрасли. Благодарю Вас.

— КОНЕЦ —