



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

КОНФЕРЕНЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ДИРЕКТОРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ГЛОБАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

Тема 1. Состояние безопасности полетов в настоящее время
Вопрос 1.2

СОСТОЯНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе содержится доклад о ходе осуществляемой ИКАО с 1999 года деятельности по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Несмотря на то, что в деле устранения недостатков достигнут значительный прогресс, ряд государств по-прежнему сталкиваются с проблемами.

Действия Конференции изложены в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Конференция генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии контроля за обеспечением безопасности полетов (1997) подготовила рекомендации о необходимости совершенствования учрежденной в 1995 году Программы оценки организации контроля за обеспечением безопасности полетов с целью придать ей более целенаправленный и эффективный характер; и в этой связи ввести регулярные, обязательные, систематические и согласованные проверки положения дел в области безопасности полетов, которые должны охватывать все Договаривающиеся государства и проводиться ИКАО, и целесообразности распространения в соответствующий момент программы контроля за обеспечением безопасности полетов на другие технические области.

1.2 В резолюции A32-11 Ассамблеи Совету было поручено с 1 января 1999 года начать реализацию Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), включая механизм систематической отчетности и выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), касающихся безопасности полетов.

1.3 35-я сессия Ассамблеи (см. резолюцию А35-6) постановила распространить УППКБП на все относящиеся к безопасности полетов положения во всех относящихся к безопасности полетов Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации*. Ассамблея также поручила Генеральному секретарю с 1 января 2005 года изменить структуру УППКБП путем введения комплексного системного подхода к проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех Договаривающихся государствах.

1.4 В настоящем документе содержится общий доклад о деятельности по проведению проверок в течение первого цикла проверок за период с 1999 по 2004 годы, а также освещается текущее положение дел в области контроля за обеспечением безопасности полетов во всем мире и вызывающие беспокойство существенные проблемы, выявленные в ходе начальных и контрольных проверок.

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ПРОВЕРОК

2.1 Деятельность по проведению проверок в рамках УППКБП началась в марте 1999 года на основе подхода, предусматривавшего проверку соблюдения положений отдельных Приложений, причем программа ограничивалась Приложением 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложением 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и Приложением 8 *"Летная годность воздушных судов"*, поскольку виды деятельности, охватываемые положениями этих трех Приложений, считаются наиболее "экспортабельными". В ходе этого первого цикла были проверены 181 Договаривающееся государство, 2 особых административных района (ОАР) Китая: Гонконг и Макао и 3 государственные территории, а именно: Антильские острова (Нидерланды), Бермуды, а также Теркс и Кайкос (Соединенное Королевство). В целом проверки не удалось провести в 7 Договаривающихся государствах.

2.2 Деятельность по проведению контрольных проверок с целью оценки хода выполнения представленных Договаривающимися государствами после проведения начальных проверок планов мероприятий по устранению недостатков началась в августе 2001 года. В целом после проведения начальных проверок контрольные проверки были проведены в 162 Договаривающихся государствах и 2 ОАР Китая. Краткие отчеты о начальных и контрольных проверках были опубликованы и направлены всем Договаривающимся государствам.

3. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРОК

3.1 Оценка результатов проверок проводилась посредством определения степени выполнения государствами 8 критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, определенных в части А *"Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"* Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (Doc 9734):

- a) основное авиационное законодательство;
- b) конкретные нормативные документы по вопросам эксплуатации;
- c) государственная система гражданской авиации и ее функции по контролю за обеспечением безопасности полетов;
- d) квалификация и подготовка технического персонала;

- e) технический инструктивный материал, средства и предоставление критической с точки зрения безопасности полетов информации;
- f) обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и утверждению;
- g) обязательства по осуществлению надзора; и
- h) разрешение проблем безопасности.

3.2 В свою очередь эти элементы, представляющие собой основу протоколов, используемых при проведении проверок, отражают степень выполнения SARPS ИКАО.

3.3 Сравнение результатов начальных и контрольных проверок свидетельствует о том, что в целом достигнут значительный прогресс в области выполнения государственных планов мероприятий по устранению недостатков. В конце первого цикла проверок показатель невыполнения критических элементов системы контроля за обеспечением полетов на глобальном уровне снизился в среднем с 32,6% по итогам выполненных начальных проверок до 17,5% после проведения контрольных проверок в 162 Договаривающихся государствах. Диаграмма, отражающая общие итоги проведения начальных и контрольных проверок, приводится в добавлении к настоящему документу.

4. ВЫЗЫВАЮЩИЕ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ СУЩЕСТВЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ВЫЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ ПРОВЕДЕНИЯ ПЕРВОГО ЦИКЛА ПРОВЕРОК

4.1 В целом достигнут значительный прогресс в области устранения выявленных недостатков, в частности тех, которые касаются отсутствия соответствующего законодательства и правил, соответствующей системы гражданской авиации и функций контроля за безопасностью полетов, а также достаточного количества надлежащим образом квалифицированного персонала. Однако, в ряде государств по-прежнему имеются проблемы, обусловленные нехваткой соответствующих ресурсов. В последующих пунктах приводится краткая информация о положении дел в области контроля за обеспечением безопасности полетов в различных группах государств.

Государства, в которых не были проведены проверки ИКАО

4.2 В ходе первого цикла проверок по тематике Приложений 1, 6 и 8 проверки провести не удалось в 7 Договаривающихся государствах, а именно: в Афганистане, Бурунди, Либерии, Ираке, на Соломоновых Островах, Сомали и в Сьерра-Леоне. Главным образом эти проверки нельзя было провести по причинам безопасности. Проверки в этих 7 государствах будут проведены, когда позволят условия. Однако при проведении проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в этих государствах будет уже использоваться комплексный системный подход.

4.3 В ИКАО нет проверенных данных о положении дел с организацией контроля за обеспечением безопасности полетов в этих государствах или данных относительно имеющихся в этих государствах возможностей в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Отсутствие надежной информации вызывает определенное беспокойство, поскольку в ходе проверок в других государствах в поле зрения попадали воздушные суда, сертифицированные некоторыми из непроверенных государств, и персонал, имеющий

свидетельства, выданные такими государствами, а неофициальные контакты с некоторыми членами экипажей показали, что свидетельства и сертификаты выдаются по почте с отправкой на адреса в третьих странах.

Государства, которые не представили планы мероприятий по устранению недостатков, в результате чего в них нельзя было провести контрольную проверку

4.4 7 Договаривающихся государств, а именно Гвинея-Бисау, Джибути, Микронезия, Науру, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика и Экваториальная Гвинея не представили планы мероприятий по устранению недостатков после проведения в них соответствующих проверок, как это требовалось согласно Меморандуму о взаимопонимании (МОВ), подписанному с ИКАО. ИКАО неоднократно пыталась получить планы мероприятий по устранению недостатков этих государств, однако эти попытки успехом не увенчались. Отсутствие планов мероприятий по устранению недостатков не позволило провести контрольные проверки в этих государствах.

4.5 Сделанные по результатам начальных проверок выводы, касающиеся этих государств, свидетельствуют о том, что в них не создана адекватная система контроля за обеспечением безопасности полетов, позволяющая выполнять свои обязательства в отношении выдачи свидетельств авиационному персоналу, сертификации и осуществления надзора за эксплуатантами и организациями по техническому обслуживанию воздушных судов.

Государства, которые представили планы мероприятий, но в которых отсутствовала возможность провести контрольную проверку

4.6 Перечисленные ниже 8 Договаривающихся государств: Кирибати, Конго, Ливийская Арабская Джамахирия, Маршалловы Острова, Руанда, Свазиленд, Эритрея и Чад были проверены и представили планы мероприятий, однако возможность провести в них контрольные проверки отсутствовала. Это обусловлено тем, что упомянутые государства не представили информацию о достигнутом прогрессе, что свидетельствует об отсутствии прогресса в реализации их планов мероприятий по устранению недостатков, или не ответили на предложения, касающиеся графиков проведения контрольных проверок, или на запросы ИКАО о ходе выполнения представленных ими планов мероприятий. В одном случае план мероприятий был представлен в ИКАО уже после завершения первого цикла проверок. Отчеты о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов, проведенных в этих государствах, свидетельствуют о наличии настоящей необходимости выполнения планов по устранению недостатков.

Государства, в которых не были проведены контрольные проверки по другим причинам

4.7 Помимо вышеуказанных 15 государств (пп. 4.4 и 4.6), контрольные проверки не были проведены в 5 других Договаривающихся государствах, а именно: Андорре, Демократической Республике Конго, Израиле, на Маршалловых Островах и в Сан-Марино. Контрольные проверки в Андорре и Сан-Марино было решено не проводить, учитывая результаты начальных проверок и отсутствие деятельности гражданской авиации в этих государствах. Израиль посетить не удалось, т. к. он попросил перенести контрольную проверку на период после завершения первого цикла проверок. Наконец, проведение проверок в Демократической Республике Конго и на Маршалловых Островах было запланировано, однако по оперативным причинам провести их не представилось возможным.

5. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

5.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению информацию о результатах первого цикла проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и контрольных проверок, выполненных в рамках УППКБП, приводимую в настоящем рабочем документе и добавлении;
- b) обратиться с просьбой к государствам, перечисленным в п. 4.4 выше, представить свои планы мероприятий по устранению недостатков; и
- c) обратиться с просьбой к государствам, перечисленным в п. 4.6 выше, представить в ИКАО уточненную информацию о ходе реализации своих планов мероприятий по устранению недостатков и настоятельно рекомендовать им согласиться со сроками проведения проверок в рамках комплексного системного подхода.

— — — — —

Критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Неэффективное выполнение (%)

