



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

Монреаль, 20–22 марта 2006 года

Тема 2. Повышение уровня безопасности полетов

Вопрос 2.1. Транспарентность информации о безопасности полетов и обмен такой информацией

Вопрос 2.5. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Украиной)

АННОТАЦИЯ

Несмотря на значительно повысившийся в целом уровень безопасности полетов международной гражданской авиации, анализ серии авиационных происшествий имевших место в различных частях мира при эксплуатации воздушных судов, свидетельствует о недостаточном уровне взаимодействия между государствами разработчика и регистрации в аспектах поддержания лётной годности воздушных судов. Предлагается ИКАО и Договаривающимся государствам предпринять действенные меры по обмену обязательной информацией по вопросам поддержания лётной годности воздушных судов, включая случаи, когда такая функция возложена на региональные авиационные агентства, и усилению контроля за поддержанием лётной годности и обеспечением безопасной эксплуатации воздушных судов, зарегистрированных в государственных территориях.

Действия Конференции приводятся в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Анализ серии авиационных происшествий имевших место в Африке при эксплуатации воздушных судов "Антонов", авиационного происшествия в Украине с воздушным судном регистрации Аруба (P4) и неоднозначная ситуация в аспекте поддержания лётной годности

¹ Тексты на русском, английском и французском языках представлены Украиной.

воздушных судов, которая сложилась после созданий Европейского агентства по безопасности полётов (EASA), свидетельствует о наличии проблем с выполнением положений SARPS в отношении организации контроля по поддержанию летной годности воздушных судов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 За 2005 год на африканском континенте произошло 10 катастроф с воздушными судами "Антонов", из которых 8 самолетов не были в состоянии летной годности по причине окончания назначенного срока службы или межремонтного срока службы.

2.2 В 2004–2005 годах разработчик – АНТК им. О.К. Антонова обращался к авиационным администрациям Республики Конго, Гвинеи, Кении, Сьерра-Леоне, Мали, Республики Того, ЮАР, Руанды, Демократической Республики Конго с информацией о находящихся в эксплуатации в указанных Договаривающихся государствах воздушных судах "Антонов", у которых, предположительно, окончился срок летной годности, с просьбой предпринять адекватные меры.

2.3 Однако нет уверенности, что предоставленная украинской стороной информация адекватно воспринята и используется Государствами регистрации и Государствами, где эти воздушные суда эксплуатируются, вследствие недостаточного уровня сотрудничества Договаривающихся государств.

2.4 Соответственно, на основании статистических данных, Украина, как государство-разработчик и держатель сертификатов типа воздушных судов "Антонов", имеет сомнения в отношении практики обеспечения лётной годности воздушных судов и соответственно обеспечения надлежащего уровня безопасности полётов некоторыми Договаривающимися государствами Африканского континента.

2.5 В соответствии с обязательствами государства-разработчика в рамках Чикагской конвенции Украина в отношении воздушных судов "Антонов" в соответствии с п. 4.2.1.1 Приложения 8 к Чикагской конвенции "Летная годности воздушных судов" передает каждому Договаривающемуся государству всю необходимую информацию, необходимую для поддержания летной годности воздушного судна и его безопасной эксплуатации. Эта информация передается не только тем Договаривающимся государствам, которые уведомили Украину о том, что воздушное суда данного типа внесено в реестр Договаривающегося государства, а и тем, где предположительно эксплуатируются воздушные суда "Антонов".

2.6 Статистика авиационных происшествий с воздушными судами "Антонов" за 2005 год позволяет заявить о том, что, невзирая на предпринятые действия, определённые пп. 2.1.2 и 2.1.5, существующий уровень взаимодействия недостаточен и требует дополнительного правового урегулирования.

2.7 В то же время Украина как страна-эксплуатант воздушных судов иностранной разработки, в частности воздушных судов разработки Франции (Airbus, Dassault), обращает внимание Договаривающихся государств на ситуацию, которая сложилась после создания Европейского агентства по безопасности полетов (EASA).

2.8 В соответствии с пунктом 1 Статьи 15 Постановления Европейского Парламента и Совета от 15 июля 2002 года № 1592/2002 EASA выполняет от имени государств-членов функции государства-разработчика. Подпунктом (j) пункта 1 этой же Статьи предусмотрено, что EASA

обеспечивает функции, связанные с поддержанием летной годности изделий, частей и комплектующих, которые сертифицированы EASA. Пункт 3 Статьи 18 говорит о том, что EASA помогает государствам – членам EASA придерживаться их международных обязательств, в частности обязательств по Чикагской конвенции.

2.9 Одновременно, Франция как государство-разработчик должна выполнять эти же функции, являясь участником Чикагской Конвенции. Как следствие в настоящий момент не ясно, кто же несет ответственность за предоставление всей необходимой информации в отношении летной годности воздушных судов и их безопасной эксплуатации.

2.10 С учётом вышеизложенного до сведения Договаривающихся государств должна быть доведена четкая информации, кто на данный момент отвечает за предоставление всей необходимой информации для безопасной эксплуатации воздушных судов.

2.11 Особое беспокойство вызывают воздушные суда, находящиеся в реестрах зависимых территорий. За 4 последних месяца на территории Украины произошло 2 инцидента и 1 катастрофа с воздушными судами регистрации Аруба (P4). Анализ этих происшествий однозначно говорит о проблеме действенного контроля со стороны зависимых территорий за лётной годностью воздушных судов.

2.12 Проблема усугубляется и тем, что в основном воздушные суда регистрации P4 относятся к авиации общего назначения. Это высокомобильные турбореактивные воздушные суда бизнес-класса, что в свою очередь ещё больше усложняет осуществление надзора за их лётной годностью.

2.13 Кроме того, для всех Договаривающихся государств необходимо однозначное понимание того, в какой части передана ответственность за безопасность полётов от Протектора Протекторату в рамках Чикагской конвенции.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Вероятно, что приведенные факты представляют проблему и для других Договаривающихся государств в аспекте обеспечения летной годности.

3.2 В сложившейся ситуации очевидной является необходимость принятия ИКАО, Договаривающимися государствами и региональными авиационными агентствами неотложных и действенных мер по обеспечению выполнения положений SARPS в отношении обмена информацией по поддержанию летной годности воздушных судов.

3.3 Взаимное доверие, обмен информацией между Договаривающимися государствами, в которых зарегистрированы воздушные суда, скоординированные действия Договаривающихся государств в рамках Соглашений о летной годности по обеспечению их безопасной эксплуатации будут способствовать осуществлению глобальной стратегии ИКАО в сфере безопасности полетов.

3.4 Не могут иметь места ситуации, когда Государство делегировало права предусмотренные Чикагской конвенцией региональному авиационному агентству, а это агентство не обеспечивает надлежащий уровень сотрудничества с другими Договаривающимися государствами.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается:

- a) призвать государства регистрации предоставлять государствам разработчика обязательную информацию по вопросам поддержания летной годности и усилить контроль за выполнением процедур поддержания летной годности воздушных судов;
- b) настоятельно рекомендовать всем Договаривающимся государствам разработчика и регистрации заключить Соглашения о летной годности, типовая форма которого приведена в добавлении В к главе 10 документа ИКАО 9760;
- c) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов (УППКБП) ИКАО обратить особое внимание на обеспечение как Протектором, так и Протекторатом мероприятий по поддержанию лётной годности воздушных судов, находящихся в реестре государственных территорий, путём анализа распределения ответственности между Протектором и Протекторатом в отношении безопасности полётов;
- d) признать необходимость скорейшего принятия ИКАО SARPS в отношении безопасности полетов авиации общего назначения и корпоративной авиации.

— КОНЕЦ —