



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи

**ДОСТИГНУТЫЙ В АФРИКЕ ПРОГРЕСС:
ДОКЛАД О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО
ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
В АФРИКЕ (ПЛАН AFI)**

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация о ходе выполнения всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) и связанной с ним программы работы.

В документе также рекомендуется продолжать выполнение Плана AFI по окончании текущего трехлетия, расширив его с целью охватить все связанные с безопасностью полетов области, в том числе расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэродромы (AGA) и аэронавигационное обслуживание (ANS). Расширение масштабов данной программы и связанных с ней действий будет способствовать дальнейшему повышению уровня безопасности полетов в регионе AFI, как это наблюдалось с момента начала реализации данной программы в таких традиционных, связанных с безопасностью полетов областях, как выдача свидетельств авиационному персоналу (PEL), производство полетов воздушных судов (OPS) и летная годность воздушных судов (AIR).

Продолжение эффективного и систематического осуществления Плана AFI во всех связанных с безопасностью полетов областях и его полное соответствие Глобальному плану обеспечения безопасности полетов (ГПБП) будет способствовать активизации усилий африканских государств по достижению целей высокого уровня в области безопасности полетов, принятых в ходе конференции министров в Абудже, состоявшейся в июле 2012 года (т. е. Абуджийские цели в области безопасности полетов).

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию о продолжении деятельности по осуществлению Плана AFI после 2016 года в рамках программ работы региональных бюро и его расширению в целях охвата всех областей, связанных с безопасностью полетов;
- b) призвать государства, международные и региональные организации, финансовые учреждения и отрасль поддержать программу;
- c) поручить Генеральному секретарю способствовать распространению передовой практики, предусмотренной типовым Планом AFI, с целью ее использования в других региональных программах технической помощи и реализации обеспечиваемых ею преимуществ.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет проводиться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	A39-WP/23 A39-WP/26 A39-WP/28 A39-WP/38 A39-WP/46 Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 10022, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 4 октября 2013 года) Абуджийская декларация по безопасности полетов в Африке

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) был одобрен на 36-й сессии Ассамблеи ИКАО и введен в действие Генеральным секретарем 1 января 2008 года для устранения недостатков в области безопасности полетов гражданской авиации в регионе Африки/Индийского океана (AFI). С того времени, в рамках данной программы оказывается помощь государствам, направленная на создание и внедрение эффективных и устойчивых систем контроля за обеспечением безопасности полетов, устранение выявленных недостатков в области безопасности полетов и формирование культуры обеспечения безопасности полетов в Африке.

1.2 За прошедшие годы был достигнут значительный прогресс в области повышения уровня безопасности полетов в Африке, что явилось результатом значительного объема работ и мероприятий, проведенных ИКАО в рамках Плана AFI. Тем не менее многие государства по-прежнему сталкиваются с проблемами в области внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО.

1.3 Деятельность в рамках данной программы главным образом нацелена на разработку и внедрение планов действий ИКАО для конкретных государств, направленных на устранение недостатков в области безопасности контроля за обеспечением безопасности полетов с упором на своевременное решение вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). Реализация данной программы продолжает сопровождаться значительными успехами по оказанию поддержки государствам в достижении региональных целей в области безопасности полетов (Абуджийские цели в области безопасности полетов), создании и укреплении региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и наращивании возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов как на государственном, так и региональном уровнях.

1.4 В марте 2013 года План AFI был расширен, с тем чтобы охватить такие дополнительные области, как аэронавигационное обслуживание (ANS), аэродромы (AGA) и расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), при этом по-прежнему уделяется главное внимание таким областям, как выдача свидетельств авиационному персоналу (PEL),

производство полетов воздушных судов (OPS) и летная годность воздушных судов (AIR) и предпринимаются усилия по обеспечению соответствия данного плана Абуджийской декларации и целям в области безопасности полетов, поставленным в июле 2012 года. Резолюция A38-7 Ассамблеи поддерживает продолжение выполнения и расширение масштабов Плана AFI.

1.5 По результатам проведенной в 2015 году оценки Плана AFI был сделан вывод о том, что данная программа является подходящим средством расширения возможностей в области обеспечения безопасности полетов в регионе. Кроме того, было рекомендовано продолжить реализацию данной программы после 2016 года (по меньшей мере в течение следующего трехлетия), с тем чтобы опираясь на достигнутые к настоящему времени результаты обеспечить ее устойчивую реализацию. Такая оценка и продление срока действия Плана AFI на следующее трехлетие были утверждены Советом ИКАО.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На основе сфер деятельности Плана AFI и в соответствии с ежегодной программой работы по его реализации региональные группы по контролю за обеспечением безопасности полетов (ROST) провели многочисленные мероприятия по оказанию помощи, создавая задел для разработки планов действий ИКАО для приоритетных государств, характеризующихся наличием SSC и низкими уровнями эффективной реализации (EI), и/или государств, находящихся в перечне Комиссии ИКАО по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга (КРПМ).

2.2 Конкретные мероприятия по оказанию помощи, предусмотренные в планах действий ИКАО, осуществлялись совместно с ROST, Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) в рамках системы объединенной инспекции региона Африки и Индийского океана (AFI-CIS), программами совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), RSOO и аналогичными организациями. ИКАО играла руководящую роль в координации этих мероприятий во избежание дублирования усилий и бесполезной траты ресурсов, в том числе посредством установления региональных приоритетов и координации всех региональных инициатив, связанных с безопасностью полетов, предпринимаемых региональной группой по обеспечению безопасности полетов региона AFI (RASG-AFI).

2.3 К настоящему времени две трети государств AFI приняли планы действий ИКАО, и реализация этих планов способствовала значительному повышению уровня безопасности полетов в регионе. Кроме того, ИКАО разработала конкретные проекты технической помощи, которые реализованы и/или должны быть реализованы в соответствующих государствах с финансированием по линии Фонда безопасности полетов (SAFE) ИКАО.

2.4 Реализация Плана AFI продолжает способствовать оказанию необходимой поддержки некоторым государствам через RSOO (а именно, через Организацию по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджунского договора (БАГАСОО) и Агентство сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOA)). Кроме того, этим государствам оказывается поддержка в процессе создания RSOO. Некоторые из семи государств-участников (Египет, Ливия и Судан) присоединились к инициативе создания RSOO для государств Ближнего Востока и Северной Африки, которая была совместно выдвинута Арабской комиссией гражданской авиации (АКГА) и ИКАО. В настоящее время в рамках Плана AFI прорабатывается возможность нахождения эффективного решения для оставшихся государств, таких как Эфиопия, Сомали, Джибути, Эритрея и Южный Судан. Кроме того, необходимо отметить, что государства –

члены Организации по безопасности полетов Сообщества по вопросам развития юга Африки (SADC) (SASO) утвердили решение о начале ее работы, в связи с чем секретариат SADC в настоящее время проводит работу, способствующую формированию секретариата SASO, как по административной линии, так и линии материально-технического снабжения. Соответственно предполагается, что SASO начнет свою работу в полном масштабе в 2016 году.

2.5 В целях максимально возможного использования ограниченных ресурсов и повышения эффективности предпринимаемых усилий государствам настоятельно рекомендуется не вступать в несколько RSOO, если только эти RSOO не выполняют различные функции. Поэтому в мае 2015 года были подписаны меморандумы о взаимопонимании (МОВ) по разделению функций соответствующих RSOO Африканского и Малагасийского полномочного органа гражданской авиации (ААМАС), Центральноафриканского экономического и валютного сообщества (СЕМАС) и Западноафриканского экономического и валютного союза (УЕМОА).

2.6 Реализация Плана AFI содействовала созданию Ассоциации африканских авиационных учебных центров (ААТО), целью которой является обеспечение единообразия и стандартизация подготовки авиационных специалистов в Африке. Ассоциации была оказана необходимая поддержка, в том числе в подборе кандидатуры на должность генерального секретаря и организации штаб-квартиры в Аддис-Абебе (Эфиопия), с правительством которой в 2015 году было подписано Соглашение с принимающей страной.

2.7 В целях набора более квалифицированных сотрудников проведены многочисленные мероприятия в рамках Плана AFI, включая семинары и практикумы по различным вопросам, связанным с безопасностью полетов. Более 2000 специалистов из многих африканских государств извлекли пользу из таких мероприятий, проведенных в период, начиная с 2008 года по настоящее время. 37-я сессия Ассамблеи в 2010 году подчеркнула, что государствам-членам необходимо взять на себя подготовку авиационных специалистов, требуя таким образом изменения роли, которую играет ИКАО, с тем чтобы она выступала не в качестве поставщика услуг в сфере подготовки кадров, а методиста-куратора. Соответственно в рамках Плана AFI государствам была представлена информация и оказано содействие по выбору надлежащей программы подготовки в области безопасности полетов, проводимой в отдельных, одобренных ИКАО, учебных центрах в Африке.

2.8 Конференция по безопасности полетов в Африке на уровне министров (16–20 июля 2012 года, Абуджа, Нигерия) вновь подтвердила обязательства по обеспечению надежного, устойчивого и безопасного воздушного транспорта в Африке. Данная конференция на уровне министров подчеркнула, что эта цель будет достигнута посредством установления тщательно разработанного и надлежащим образом документально оформленного процесса сертификации эксплуатантов с последующим осуществлением эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов всех африканских эксплуатантов; содействия разработке и реализации планов действий ИКАО, направленных на обеспечение своевременного решения SSC; создания и/или укрепления RSOO и региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО); а также поощрения государств быть членом не более чем одной RSOO или РАИО и предоставления ресурсов и поддержки по внедрению AFI-CIS.

2.9 Что наиболее важно, конференция на уровне министров приняла ряд целей высокого уровня в области безопасности полетов, которые затем в январе 2013 года были одобрены ассамблеей глав государств Африканского союза (АС).

2.10 Усилия, направленные на достижение этих целей в области безопасности полетов и обеспечение устойчивого повышения безопасности полетов, уже принесли осязаемые результаты.

После подтверждения данных о выполнении планов корректирующих действий (ПКД) в рамках УППКБП в ряде африканских государств было отмечено значительное улучшение работы их систем контроля за обеспечением безопасности полетов, что подтверждается повышением степени EI критических элементов. В период с июля 2012 года по июнь 2016 года число государств в регионе AFI, которые достигли 60%-ого или более высокого уровня EI, возросло с 14 до 24, а число государств с SSC сократилось с 20 до 4.

2.11 Тем не менее среднее региональное значение EI для Африки возросло с 40 % в январе 2011 года до 48 % в июне 2016 года, т. е. на 8 % за 4,5 года, а среднее региональное значение для Африки остается ниже установленного в ГПБП значения EI 60 % и среднего глобального значения EI 63 % в июне 2016 года. С тем чтобы не потерять набранный темп введения в регионе этих усовершенствований ИКАО будет продолжать предпринимать в рамках Плана AFI усилия в части своевременного оказания помощи в координации с авиационными партнерами по авиационному сообществу в области обеспечения безопасности полетов. В план включены несколько конкретных проектов в таких областях, как сертификация аэродромов, дорожная карта подготовки специалистов, партнерская экспертная оценка поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), государственная программа по безопасности полетов/система управления безопасностью полетов (ГосПБП/СУБП), поиск и спасание (SAR) и т. д., выполнение и завершение которых займет несколько лет при использовании добровольных взносов Фонда Плана AFI, полученных от государств-доноров.

2.12 Начиная с мая 2014 года ежегодно проводится симпозиум по безопасности полетов AFI в целях дальнейшего формирования и развития в регионе здоровой и жизнеспособной культуры безопасности полетов. Этот форум также играет роль в расширении степени информированности государств до того уровня, когда все государства предусмотрительно участвуют в обмене идеями и распространении информации, касающейся возникающих проблем и вызывающих обеспокоенность вопросов в области безопасности полетов в регионе. Кроме того, этот форум дает ИКАО прекрасную возможность эффективно взаимодействовать с государствами, демонстрирующими незначительный прогресс или отсутствие какого-либо прогресса в устранении своих недостатков в области безопасности полетов, в рамках усилий по нахождению подходящего решения на уровне ответственных лиц высокого уровня.

2.13 Реализация Плана AFI происходит в рамках тесного взаимодействия с RASG-AFI и региональными группами планирования и осуществления проектов AFI (APIRG). Соответственно совещания RASG-AFI/3 и APIRG/20, проведенные в Ямассуэро (Кот-д'Ивуар) в декабре 2015 года, одобрили цели Плана AFI на 2016 год, предусматривающие достижение 70 % африканских государств 60%-ого уровня EI при отсутствии SSC, а также сертификацию по меньшей мере 45 % всех международных аэродромов.

2.14 Что касается ANS, то в рамках Плана AFI разработаны проекты внедрения для оказания поддержки программе ПАНО по безопасности полетов и обеспечению качества (ASQA), представляющих собой механизм партнерской экспертной оценки, созданный в 2015 году. Основная цель этой инициативы заключается в том, чтобы оказывать ПАНО помощь в непрерывном повышении безопасности и качества аэронавигации ввиду ограниченных возможностей в области нормативного контроля за ANS в Африканском регионе. Данный механизм основывается на оценках, проводимых независимыми группами экспертов, отобранных среди ПАНО и других органов гражданской авиации, с использованием находящегося на стадии апробации всеобъемлющего инструктивного материала, который был разработан с помощью ИКАО, а также соответствующей передовой практики, используемых заинтересованными сторонами, такими как Служба воздушного движения и навигационного обслуживания в Южной Африке (ATNS), Агентство по безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре

(АСЕКНА) и Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО). Партнерская экспертная оценка ПАНО в 2015 и 2016 годах в опытный порядок была проведена в Кении, Южной Африке, Уганде, Объединенной Республике Танзания и АСЕКНА, и теперь извлеченные уроки рассматриваются с целью создания в 2016 году региональной системы сотрудничества, а также возможностей и механизмов внедрения программы ASQA.

3. ВЫВОД

3.1 Несмотря на то что в результате значительного объема работ и мероприятий, проведенных в рамках Плана AFI с участием авиационных партнеров, достигнут значительный прогресс в деле повышения уровня безопасности полетов, широко признается и не вызывает сомнений тот факт, что дополнительные усилия, ресурсы и время требуются не только для достижения целей Конференции высокого уровня (Абуджийские цели в области безопасности полетов), включая решения оставшихся SSC и устранение других недостатков в области безопасности полетов в регионе, но также и сохранения набранного темпа и обеспечения устойчивости. Группа целей для всех африканских государств, предусматривающая достижение 60%-ого уровня EI критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов, была принята в качестве глобальной меры, которая формирует основу для целей ГПБП на ближайшую перспективу. Достижение Абуджийских целей в области безопасности полетов имеет критически важное значение для достижения целей ГПБП на уровне региона AFI. В этой связи необходимо продолжать оказывать государствам помощь через План AFI в рамках сотрудничества с авиационными партнерами по безопасности полетов, в частности с тем чтобы предусмотреть в данной программе все связанные с обеспечением безопасности полетов направления деятельности, в том числе AIG, AGA и ANS, работа по которым должна осуществляться своевременно и эффективно.

— КОНЕЦ —