



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ
ПОЛЕТОВ И УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ
КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП):
ТРЕБОВАНИЯ К КВАЛИФИКАЦИИ ИНСПЕКТОРОВ**

(Представлено Южной Африкой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе говорится о трудностях, возникающих в связи с положениями документа Дос 8335 *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"*, при осуществлении механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП МНМ). Если рассматривать вопросы протокола (ВП) 4.025 и 4.033 вместе с ВП 2.053, то согласно им от государства-члена требуется продемонстрировать наличие у него достаточных и квалифицированных ресурсов для осуществления эффективного надзора в сфере безопасности полетов. В документе Дос 8335 говорится, что инспектор по летной эксплуатации должен иметь большой опыт летной работы, составляющий, как правило, не менее 5000 часов налета в качестве командира гражданского или военного транспортного воздушного судна. Как следует из доклада о результатах осуществления механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП МНМ) за период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2015 года глобальный показатель эффективной реализации (EI) по критическому элементу (КЭ) 5, а также в области производства полетов (OPS) и выдачи свидетельств персоналу (PEL) находится на низком уровне и вызывает обеспокоенность.

Действия: Ассамблее предлагается:

a) рассмотреть и принять к сведению содержимое доклада об осуществлении механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, уделив особое внимание показателю эффективной реализации в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов применительно к критическому элементу КЭ-4 и области проверки "Производство полетов воздушных судов";

b) поддержать действия Секретариата ИКАО по созданию рабочей группы или передаче данного вопроса на рассмотрение в Группу экспертов по производству полетов в целях изменения количества минимального количества часов налета, требующегося от инспектора по производству полетов согласно документу Дос 8335;

c) поручить ИКАО не использовать требование о наличии как минимум 5000 часов налета в качестве условия для определения пригодности инспектора по безопасности полетов (ASI) и оценки эффективности работы ведомства гражданской авиации (ВГА).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	<p>Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации"</p> <p>Дос 9734 "Руководство по контролю за обеспечением безопасности полетов", части А и В (2)</p> <p>Дос 8335 "Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"</p> <p>Дос 9735 "Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов"</p> <p>Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов"</p> <p>Доклад о результатах осуществления механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП МНМ) за период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2015 года</p>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Соблюдение критических элементов (КЭ) рассматривается в качестве основополагающих и важных элементов обеспечения безопасности полетов в государственной системе контроля за безопасностью полетов, необходимых для эффективного соблюдения международных стандартов, касающихся безопасности полетов и связанных с ними правил. От каждого государства-члена требуется обеспечить соответствие всем восьми КЭ в своей работе по созданию и внедрению эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов с учетом взаимной ответственности государства и авиационного сообщества.

1.2 Для оценки эффективности систем контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах ИКАО проводит во всех государствах-членах проверки по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП МНМ).

1.3 КЭ охватывают весь спектр деятельности гражданской авиации, включая выдачу свидетельств персоналу, производство полетов воздушных судов, летную годность воздушных судов, расследование авиационных происшествий и инцидентов, аэронавигационное обслуживание и аэродромы. Уровень эффективной реализации КЭ является показателем способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На 32-й сессии Ассамблеи (22 сентября – 2 октября 1998 года) были рассмотрены рекомендации Совета и принята резолюция А32-11 Ассамблеи "Учреждение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП МНМ)".

2.2 В соответствии с этим решением на 35-й сессии Ассамблеи была принята резолюция А35-6, в которой содержалась просьба распространить УППКБП, начиная с 2005 года,

на связанные с обеспечением безопасности полетов положения, содержащиеся во всех касающихся безопасности полетов Приложениях к Чикагской конвенции. Далее в этой резолюции, которая заменила резолюцию А33-8 Ассамблеи, содержалась просьба к Генеральному секретарю реструктурировать УППКБП для внедрения всеобъемлющего системного подхода (CSA) и изменить структуру отчетов о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов, с тем чтобы они отражали критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов, указанные в части А *"Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"* документа Дос 9734 *"Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов"*. Согласно CSA во всех государствах-членах должны проводиться проверки по крайней мере один раз в шесть лет.

2.3 КЭ-4 касается квалификации и подготовки технического персонала. В связи с этим возникает необходимость установить минимальные требования к знаниям и опыту для технического персонала, выполняющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, и предусмотреть программы надлежащей подготовки для поддержания и повышения их компетенции на желательном уровне. Программа подготовки должна включать начальную подготовку и периодическую переподготовку.

2.4 Контрольный вопросник по каждой проверке содержит набор комплексных вопросов протокола (ВП), которые допускают возможность достаточно гибкого подхода для надлежащей оценки объемов и сложности авиационной деятельности в каждом государстве. ВП является основным средством оценки в ходе проверки возможностей государства в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.5 В основу ВП положены Чикагская конвенция, связанные с безопасностью полетов Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в Приложениях к Конвенции и связанный с ними инструктивный материал. Каждый ВП увязан с одним из КЭ и, если по нему ставится оценка "неудовлетворительно", – это отражается в отчете о проверке по соответствующему КЭ. Каждый неблагоприятный вывод по итогам проверки должен основываться по крайней мере на одном ВП, получившем неудовлетворительную оценку. ВП, получивший неудовлетворительную оценку, может также рассматриваться как недостаток.

2.6 Если рассматривать ВП 4.025 и ВП 4.033 вместе с ВП 2.053, то от государства-члена требуется продемонстрировать, что оно располагает достаточными и квалифицированными ресурсами для внедрения эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Согласно инструктивному материалу в области проверки *"Эксплуатация воздушных судов"* (Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора, Дос 8335) предусматривается, что, например, инспектор по летной эксплуатации должен иметь большой эксплуатационный опыт, как правило, в объеме не менее 5000 часов налета в качестве командира гражданского или военного транспортного воздушного судна. Как следует из доклада о результатах осуществления механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП МНМ) за период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2015 года глобальный показатель эффективной реализации (EI) по критическому элементу (КЭ) 5, а также в области производства полетов (OPS) и выдачи свидетельств персоналу (PEL) находится на низком уровне и вызывает беспокойство.

2.7 В том же документе (Дос 8335) говорится, что инспектор ВГА, выполняющий проверки в сфере свидетельств линейного или летного персонала, должен иметь действительное свидетельство линейного пилота (ATPL). Кандидаты на должность инспектора по летной эксплуатации должны иметь предшествующий опыт работы либо в органах эксплуатационного

управления в качестве линейного пилота авиакомпании и назначенного проверяющего, либо в качестве пилота-инструктора, либо в качестве военного пилота, получившего эквивалентный опыт в области осуществления авиатранспортных перевозок. Это требование соответствует наивысшей квалификации, которую может получить пилот, имеющий ATPL.

2.8 Согласно Приложению 1 ИКАО *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* (PEL) для получения ATPL пилоту необходимо иметь налет в 1500 часов. Функции инспектора по безопасности полетов (ASI) имеют особый характер. Для их выполнения необходимо иметь опыт работы в каком-либо ведомстве. Для выполнения обязанностей ASI необходимо пройти специальную подготовку, например по курсу "Государственный инспектор по безопасности полетов". Начальная подготовка инспекторского состава ВГА включает прослушивание квалификационного курса по правилам и процедурам ВГА.

2.9 Для поддержания квалификации и знаний инспекторского состава ВГА на должном уровне в части воздушных судов и оборудования, технологий, процедур и новых разработок в сферах их деятельности важно, чтобы они проходили периодическую техническую переподготовку. Это значит, что от инспекторов следует требовать демонстрации высокого уровня подготовки при осуществлении надзорных функций.

2.10 В настоящее время не существует доказательств того, что ASI, имеющий налет в качестве командира воздушного судна в объеме менее 5000 часов, не может эффективно выполнять свои обязанности. Общеизвестно, что ВГА в развивающихся странах, особенно в регионе AFI, сталкивается с серьезными трудностями с привлечением, набором и удержанием соответствующего квалифицированного персонала. С этим вопросом связан ряд инициатив, с которыми выступали Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА), ИКАО и партнеры по развитию.

2.11 Такое большое количество (5000) часов налета, которое не увязано с эффективностью работы ВГА, рассматривается в качестве фактора, ограничивающего способность государств-членов набирать необходимые ресурсы для осуществления ими своего мандата. Поэтому данное требование ставит под угрозу безопасность полетов и вполне вероятно может приводить к выявлению в государстве-члене вопроса, вызывающего значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC).

3. ВЫВОД

3.1 Реализация программы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального навигационного плана (ГАНП) может быть эффективной только в том случае, если государства-члены располагают необходимыми ресурсами. Ненужное ужесточение требований имеет отрицательные последствия и поэтому увеличивает число "отстающих" государств.

3.2 В связи с этим Южная Африка призывает пересмотреть решение об использовании требования о 5000 часах налета в качестве командира воздушного судна, используемого для определения пригодности ASI. Руководствуясь принципом "Ни одна страна не остается без внимания", мы просим ИКАО учредить рабочую группу для анализа доклада об осуществлении механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов с уделением особого внимания эффективности осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов по критическому элементу КЭ-4 и в области проверки "Эксплуатация воздушных судов". В конечном итоге эта рабочая группа

должна рекомендовать подходящее количество часов налета для включения в качестве минимального требования к опыту инспектора по летной эксплуатации в документ 8335 и передать данный вопрос по принятой ИКАО системе на доработку в Группу экспертов по производству полетов.

3.3 А в качестве промежуточной меры требования в отношении минимального налета в 5000 часов не следует использовать в качестве условия для определения пригодности ASI и эффективности работы ВГА.

— КОНЕЦ —