

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 32 повестки дня. Региональные механизмы координации осуществления деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

РАСШИРЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ RSOO И RAIO В РАМКАХ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены предложения по расширению использования потенциала Региональных организаций по расследованию авиационных происшествий (RAIO) и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в рамках Глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS), в том числе при расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Возможно, необходимо будет рассмотреть вопрос о дополнительных ресурсах для обеспечения деятельности по признанию RAIO и RSOO в рамках создания GASOS
<i>Справочный материал</i>	Приложение 13, "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i> Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> Дос 9946, <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> Резолюция ИКАО А40-6 "Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей"

¹ Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящее время деятельность региональных организаций по расследованию авиационных происшествий (РАИО) и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), доказала эффективность регионального подхода к обеспечению безопасности полётов в рамках концепции GASOS.

1.2 Развитие таких региональных механизмов несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта масштаба и более высокого уровня согласованности в результате сотрудничества государств-членов в создании и поддержании функционирования общей системы обеспечения безопасности полетов.

1.3 Региональное сотрудничество при проведении расследований может обеспечить экономию за счет масштаба благодаря совместному использованию необходимых ресурсов, как кадровых, так и технических. Благодаря совместным усилиям государства региона или субрегиона могут выстроить эффективную систему расследования авиационных происшествий и инцидентов и, как следствие, играть более активную роль на глобальном уровне, особенно в вопросах поощрения мероприятий по обеспечению безопасности полетов и принятия рекомендаций, касающихся обеспечения безопасности полетов, для более эффективного повышения уровня безопасности полетов и предотвращения авиационных происшествий.

1.4 Различия национальных законодательств и регулирующих систем, пересекающиеся программы аудита и повторной сертификации требуют совершенствования и развития имеющихся систем обеспечения безопасности полетов в целях упрощения системы для лучшего управления ресурсами, решения существующих проблем и будущих задач в условиях постоянного роста индустрии гражданской авиации.

1.5 Проблема квалифицированных кадров остро стоит перед всеми регионами ИКАО. Проблема привлечения необходимых ресурсов к задачам расследования авиационных происшествий и инцидентов и контроля за обеспечением безопасности полетов, а также эффективного использования этих ресурсов, является одной из основных и наиболее сложных проблем, стоящих перед многими государствами ИКАО в настоящее время.

1.6 Гармонизация систем обеспечения безопасности полетов на региональном уровне и более эффективное управление ресурсами по контролю за обеспечением безопасности полетов и при расследовании авиационных происшествий и инцидентов является разумным решением, которое будет соответствовать растущему уровню сложных задач. В этом контексте развитие регионального сотрудничества было за последние 20 лет приоритетом для многих государств, в то же время его активно продвигали ИКАО и авиационная индустрия.

1.7 RSOO и РАИО имеют все условия для решения этих задач, обладая мандатом, который они получают путем регионализации и делегирования определенных функций по контролю, и имея техническое обеспечение, которое они могут предоставить своим государствам-членам. ИКАО усиленно способствовала повышению роли РАИО и RSOO, что было отмечено, в частности, в резолюциях 39-й и 40-й сессий Ассамблеи.

1.8 ИКАО отмечая весомый вклад региональных организаций по обеспечению безопасности полётов призывает государства к более тесному сотрудничеству на региональном уровне, а резолюция А40-6 40-й сессии Ассамблеи ИКАО, в том числе, поручила Совету ИКАО "поддерживать внедрение и дальнейшую разработку Глобальной системы контроля за

обеспечением безопасности (GASOS) в отношении необходимых мер для укрепления, оценки и поддержания RSOO или RAIO, с тем чтобы они оказывали помощь государствам-членам в выполнении определенных функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов, расследования авиационных происшествий и инцидентов и управления безопасностью полетов, одновременно обеспечивая соблюдение этими государствами своих обязательств и ответственности, предусмотренных Чикагской конвенцией".

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) показали, что многие государства не располагают необходимыми ресурсами для эффективного осуществления полномочий в области контроля за обеспечением безопасности полетов и проведения независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов.

2.2 Для решения этих задач в настоящее время около 17 инициатив по региональному сотрудничеству запущены или находятся в стадии подготовки, в том числе учрежденные RSOO и RAIO, охватывая более 130 государств по всему миру. Они действуют в разных правовых, экономических и процедурных рамках, но имеют общую задачу по усилению эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов и независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов в их государствах-членах.

2.3 Одним из примеров успешной реализации региональных механизмов в области обеспечения безопасности полетов является пример Межгосударственного авиационного комитета (МАК), основанного в 1991 году 12 государствами бывшего СССР. МАК, действуя на основе международных соглашений с 78 государствами и 19 организациями, за эти годы сумел создать эффективный механизм в области разработки и гармонизации авиационных правил и воздушного законодательства, сертификации, гармонизации систем ОрВД, подготовки авиационных специалистов. Система независимого расследования авиационных происшествий МАК признана во всем мире.

2.4 Деятельность региональных организаций позволяет государствам содействовать обеспечению независимой, профессиональной и объективной деятельности авиационных экспертов, устранить дублирование усилий посредством объединения людских, технических и финансовых ресурсов, добиваться экономии за счет масштабов деятельности, что обеспечивает действенность и эффективность, обеспечить специалистам в регионах возможность быстрее получать соответствующий опыт, а также облегчить государствам наем и постоянную стабильную работу специалистов.

2.5 С целью укрепления роли региональных организаций под эгидой ИКАО созданы Платформы сотрудничества RSOO-СР и RAIO СР, в рамках которых региональные организации осуществляют эффективное взаимодействие, обмен опытом, выработку совместных решений и предложений по совершенствованию механизма GASOS.

2.6 Несмотря на очевидные преимущества совместного использования ресурсов, сегодня имеется осознание того, что многие организации сталкиваются с проблемами, которые мешают им в полной мере способствовать усилению возможностей их государств-членов в области обеспечения безопасности полетов. Основные проблемы связаны с различиями в их правовой и организационной структуре, различии в доступных ресурсах и технических возможностях, процессов и систем управления, и, как следствие, с отсутствием единого подхода со стороны ИКАО к принципам взаимодействия с региональными организациями.

2.7 Одновременно с этим, несмотря на успешность реализации концепции регионального сотрудничества, государства-члены таких организаций сталкиваются с проблемами при проведении проверок ИКАО в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП. Так, например, протокольный вопрос "Предусматривает ли законодательство независимость полномочного органа по расследованию происшествий, ответственного за проведение расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов?", и другие, не в полной мере соотносятся с парадигмой GASOS и участия региональных организаций по расследованию, которые являются безусловно независимыми органами, но ответственность государства рассматривается аудиторами исходя из традиционного подхода, где роль региональных организаций не была сформулирована.

2.8 В настоящее время интеграция и признание региональных организаций, таких как RAIO и RSOO, в системе МНМ УППКБП не нашла полноценного отражения, а возложение на государства функций для соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО, даже при делегировании определенных полномочий, делает реализацию регионального сотрудничества и концепции GASOS затруднительной.

2.9 Таким образом, заявленные цели реализации концепции GASOS по устранению дублирования, объединения усилий и более эффективного расходования ресурсов сталкиваются при проведении проверок ИКАО в рамках МНМ УППКБП с устаревшими подходами, что не добавляет государствам доверия к подобным региональным механизмам.

2.10 Изменение политики ИКАО при проведении проверок ИКАО в рамках МНМ УППКБП с целью полноценной интеграции и признания региональных организаций, таких как RAIO и RSOO, в системе проверок для более полного соответствия концепции ИКАО, направленной на расширение регионального сотрудничества, одновременно с разработкой дополнительного инструктивного материала, могло бы способствовать более плодотворному развитию института региональных организаций и доверию со стороны государств к таким организациям.

2.11 В этой связи представлялось бы целесообразным более широкое привлечение специалистов региональных организаций RSOO и RAIO при проведении проверок в рамках МНМ УППКБП ИКАО.

2.12 В настоящее время действия ИКАО, направленные на поддержку и усиление роли региональных организаций в рамках системы ИКАО, следует приветствовать. Для того, чтобы все RSOO и RAIO могли эффективно способствовать усилению глобальных возможностей обеспечению безопасности полетов и достижению целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), необходимо, чтобы как Государства, так и ИКАО продолжали предпринимать усилия по их поддержке и признанию со стороны GASOS, в том числе путем независимой оценки и связанных с этим стимулов к совершенствованию, что сделает их более эффективными при поддержке государств-членов.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Межгосударственный авиационный комитет поддерживает усилия ИКАО, направленные на развитие системы GASOS и усиление региональных организаций в области обеспечения безопасности полётов, и призывает государства оказывать всестороннюю поддержку таким организациям и инициативам ИКАО в свете резолюций 40-й сессии Ассамблеи ИКАО.

3.2 Межгосударственный авиационный комитет призывает государства:

- a) признать, что RAIO и RSOO играют важную роль в осуществлении функций по обеспечению безопасности полетов в интересах их государств-членов и, в рамках ГПБП на региональном уровне;
- b) рекомендовать, чтобы государства и далее поддерживали усиление RAIO и RSOO, обеспечивая механизмы достаточного и непрерывного финансирования организаций, и далее делегируя функции по расследованию и контролю за обеспечением безопасности полетов;
- c) рекомендовать ИКАО и далее поддерживать усиление региональных организаций и их роли в рамках системы безопасности полетов ИКАО путем упрощения доступа к технической поддержке, обучению, упрощения обмена опытом и знаниями между организациями и укрепления прямого сотрудничества между ними и ИКАО в рамках ГПБП;
- d) рекомендовать ИКАО скорректировать политику ИКАО при проведении проверок ИКАО в рамках МНМ УППКБП с целью полноценной интеграции и признания региональных организаций, таких как RAIO и RSOO, в системе проверок для более полного соответствия концепции ИКАО, направленной на расширение регионального сотрудничества;
- e) рекомендовать ИКАО обеспечить соответствующее признание роли RAIO и RSOO в рамках системы безопасности полетов ИКАО и разработать инициативы, с учетом особенностей каждого региона, в поддержку целей и задач Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) с упором на эффективное внедрение государственных программ по безопасности полетов на основе делегирования соответствующих функций RSOO и RAIO.

— КОНЕЦ —