

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

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

НАРАЩИВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ МАЛЫХ ГОСУДАРСТВ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ИМ ПОМОЩИ В ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ SARPS ИКАО (ПРИЛОЖЕНИЕ 13) В ПРОВЕРЯЕМОЙ ОБЛАСТИ AIG

(Представлено Гайаной при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гватемалы, Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Сальвадора, Суринама, Уругвая, Чили, Эквадора)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе признается ценность регионального механизма сотрудничества, такого как региональный механизм сотрудничества в сфере AIG (ARCM) в Южноамериканском регионе, и необходимость для малых государств располагать системами, позволяющими соответствовать Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". В документе также подчеркивается необходимость наращивания возможностей малых государств для повышения их уровня эффективной реализации SARPS ИКАО в области проверки AIG.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- b) предложить ИКАО разработать рабочую программу, направленную на помощь малым государствам в наращивании их возможностей по улучшению реализации и соответствия SARPS Приложения 13 ИКАО. Низкий уровень соответствия в области проверки AIG указывает на необходимость дополнительных усилий в этой области;
- c) предложить ИКАО изучить соответствующие механизмы финансирования для поддержки работы региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РОРАП) и малых государств по эффективной реализации SARPS ИКАО в области проверки AIG.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" Дос 9946, <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Целью расследования авиационного происшествия является установление причин и способствовавших факторов, которые, взятые вместе, привели к тому, что данное происшествие имело место, и, по возможности, выработать необходимые рекомендации для повышения безопасности полетов и предупреждения подобных происшествий в будущем.

1.2 Для государственного полномочного органа по расследованию авиационных происшествий (SAAIA) критически важно проводить расследования авиационных происшествий прозрачно, без предвзятости и вмешательства извне. Это позволит SAAIA определить возможные причины (факторы причинного характера) и способствовавшие факторы. Расследование должно проводиться в условиях, способствующих справедливости (без предубеждения или пристрастия), и, если SAAIA действует в условиях необходимой независимости и непредвзятости, в его задачу входит проведение расследования и выявление всех недостатков в системе организации безопасности полетов, которые могли способствовать происшествию или позволили ему случиться.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Малым государствам по-прежнему нелегко выделить все необходимые ресурсы для создания полнофункционального государственного полномочного органа по расследованию авиационных происшествий. К сожалению, этот недостаток возможностей у малых государств отражен в результатах Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), где область проверок в сфере AIG значится среди имеющих наименьший показатель эффективности реализации (EI) в отношении возможностей по контролю за безопасностью полетов. Классическим примером такого положения с AIG является регион SAM.

2.2 Малые государства не имеют возможности соответствовать SARPS в отношении AIG ввиду недостатка финансовых и человеческих ресурсов. Зачастую очень сложно привлечь квалифицированных специалистов к подготовке в качестве расследователей авиационных происшествий из-за низких размеров оплаты.

2.3 Во-первых, независимость требует затрат и проявления внутренней воли. Органы AIG сначала должны пройти через длительный законодательный процесс, поскольку необходимо принять основные авиационные законы, требующие такой независимости, или внести в них соответствующие поправки.

2.4 Во-вторых, независимость органа AIG требует от государства создания нового органа в рамках своего государственного механизма, что требует высококвалифицированного персонала и, по логике, бюджета, обеспечивающего соответствие органа международным стандартам и рекомендуемой практике, изложенным в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и связанных с ним документах.

2.5 В-третьих, большинство государств рассматривают это как затраты, а не как инвестицию в безопасность своей системы авиации, особенно в то время, когда ведомства гражданской авиации все еще нуждаются в финансовой помощи.

2.6 В-четвертых, SARPS ИКАО в соответствии с Приложением 13 не учитывают размеры системы авиации конкретной страны, которые могут варьироваться от миллионов полетов до сотен тысяч и от сотен подлежащих расследованию инцидентов до нескольких десятков и менее.

2.7 Что касается принятия мер в отношении некоторых из перечисленных выше вызовов, следует отдать должное ИКАО за ее усилия по распространению Руководства по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9946), в котором идет речь об учреждении Региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РОРАП). РОРАП представляют собой решение для государств каждого региона, где системы авиации, их состояние, условия и ресурсы, доступные для органов AIG, могут варьировать в самых широких пределах.

2.8 В регионе SAM для малых государств, таких как Гайана, механизм регионального сотрудничества в сфере AIG (ARCM) является важным активом и ценным инструментом среди прочих, помогающим достичь соответствия в области проверок AIG.

2.9 РОРАП может стать полезным инструментом, который способен обеспечить проведение расследований происшествий и инцидентов согласно самым высоким стандартам и наилучшей практике, установленным ИКАО, путем оказания помощи в виде предоставления специалистов, оборудования и пр. государствам, запрашивающим содействие в соответствии с духом кооперации и сотрудничества.

2.10 РОРАП может служить гарантом независимости и беспристрастности расследования, обеспечивая эффективный процесс расследования по запросу одной из вовлеченных в происшествие сторон и таким образом повышая безопасность полетов на национальном, региональном и глобальном уровнях.

2.11 Будучи вариантом решения проблемы, РОРАП также сталкиваются с вызовами и не всегда добиваются желаемых результатов по двум простым причинам:

- a) эти организации должны располагать функциональной организационной структурой, штатом административных сотрудников и высококвалифицированными исследователями, а это предполагает, что все участвующие государства должны выделять ресурсы для деятельности организации вместо того, чтобы использовать эти ресурсы для укрепления собственных органов, работающих в сфере AIG;
- b) несмотря на то, что государство может полностью делегировать полномочия по проведению расследования, оно всегда будет нести ответственность за результаты такого расследования, что делает необходимым, как минимум, наличие команды специалистов, которые могли бы провести проверку расследования, проанализировать полученные данные и подтвердить выводы расследования, проведенного силами РОРАП.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В настоящем рабочем документе признается ценность регионального механизма сотрудничества, такого как ARCM, и необходимость для малых государств располагать системами, позволяющими соответствовать Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) Приложения 13 ИКАО.