



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

**Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

### **ПООЩЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ОРГАНОВ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА)  
от имени 54 африканских государств<sup>1</sup>)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе подчеркивается важность взаимодействия и сотрудничества между ИКАО, региональными организациями и региональными органами гражданской авиации в вопросах авиационной безопасности и упрощения формальностей в целях обеспечения согласованности политики и практики в области безопасности гражданской авиации между государствами-членами, что обеспечит безопасность, эффективность и устойчивость системы воздушных перевозок в регионе.

Полномочные региональные организации и органы гражданской авиации обеспечивают наличие мер безопасности, защищающих гражданскую авиацию от актов незаконного вмешательства. Эффективная деятельность по контролю за авиационной безопасностью может способствовать обеспечению безопасности государств-членов и эффективному реагированию на новые угрозы.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению действия, направленные на укрепление авиационной безопасности, такие как поиск новых способов снижения рисков для безопасности гражданской авиации и совместное использование соответствующей информации, в том числе информации об угрозах для авиации, когда это возможно;
- b) настоятельно призвать государства-члены к тесному сотрудничеству с надзорными органами своего региона и совместной работе для достижения глобальных целей в области безопасности гражданской авиации;
- c) настоятельно призвать государства обеспечить устойчивое финансирование надзорных органов своего региона для повышения эффективности и успеха региональных надзорных органов в деятельности по повышению авиационной безопасности;
- d) призвать региональные надзорные органы и государства-члены к созданию схем, гарантирующих удержание опытного и квалифицированного персонала.

<sup>1</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Камерун, Кабо-Верде, Центральноафриканская Республика, Чад, Коморские Острова, Кот-д'Ивуар, Демократическая Республика Конго, Республика Конго, Джибути, Египет, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кения, Лесото, Либерия, Ливия, Мадагаскар, Малави, Мали, Мавритания, Маврикий, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшельские Острова, Сьерра-Леоне, Сомали, Южно-Африканская Республика, Южный Судан, Судан, Танзания, Того, Тунис, Уганда, Замбия, Зимбабве.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Авиационная безопасность и упрощение формальностей"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 <i>"Упрощение формальностей"</i> Приложение 17 <i>"Авиационная безопасность"</i> Дос 9958, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 8 октября 2010 года) A27-17 и A37-21

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Одной из проблем обеспечения авиационной безопасности, стоящих сегодня перед авиацией, является нехватка ресурсов. В связи с этим вопрос заключается в том, как наиболее эффективно использовать имеющиеся ресурсы для обеспечения безопасности и надежности системы авиации. Целью настоящего документа является анализ этой задачи на уровне государств.

1.2 Серьезной задачей в области авиационной безопасности на уровне государств является обеспечение гарантий эффективного выполнения мер авиационной безопасности. Этого можно добиться только путем эффективного контроля, направленного на создание безопасной глобальной авиационной сети, для защиты операций гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

1.3 Эта задача по-разному воспринимается в разных государствах из-за различий в доступности ресурсов. Если бы такие ресурсы в пределах региона были агрегированы, это могло бы создать баланс, который обеспечивал бы достаточность ресурсов для региона. Такая агрегация могла бы выполняться координирующей региональной структурой. Кроме того, региональные бюро ИКАО также являются ценным вспомогательным ресурсом для государств; однако, для того чтобы эти вспомогательные структуры приносили максимальную пользу, следует избегать дублирования.

1.4 В знак признания этого важного факта Ассамблея ИКАО на своей 37-й сессии рассмотрела политику в области регионального сотрудничества и рамки регионального сотрудничества, которые обязали ИКАО предоставлять Договаривающимся государствам помощь, рекомендации или другие виды поддержки в области технических и стратегических аспектов деятельности международной гражданской авиации в ходе выполнения ими своих обязательств в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) и стратегическими целями ИКАО. Политикой также предусмотрено, что ИКАО будет поощрять региональное сотрудничество в рамках тесного взаимодействия с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации.

1.5 Работа Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБП) ИКАО показала, что не все стандарты, содержащиеся в Приложении 17 *"Авиационная безопасность"*, и аспекты безопасности, содержащиеся в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"*, большинством государств соблюдаются полностью. Среди недостатков, выявленных МНМ-УППКБП, общим является то, что многие государства не осуществляют эффективного контроля за деятельностью по обеспечению авиационной безопасности в своих государствах,

который вел бы к эффективному выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и собственных национальных требований в области авиационной безопасности.

1.6 Региональные бюро и региональные органы гражданской авиации могут дополнять проверки ИКАО посредством проведения оценок авиационной безопасности, чтобы помогать государствам-членам эффективно выполнять SARPS и эффективно осуществлять контроль.

## 2. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПО КОНТРОЛЮ ЗА АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ И УПРОЩЕНИЕМ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

2.1 37-я Ассамблея призвала региональные организации и органы гражданской авиации заключить соответствующие договоренности с ИКАО, а также призвала государства, не имеющие регионального органа, работать над развитием структур регионального сотрудничества.

2.2 ИКАО следует разработать и выполнить план действий по улучшению взаимодействия и сотрудничества с региональными организациями и органами гражданской авиации.

2.3 Региональные организации и органы гражданской авиации играют важную роль:

- a) в разработке согласованной политики на региональном уровне для поддержки безопасной, надежной, эффективной и экономически жизнеспособной гражданской авиации, а также обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации, что способствует ведению иной экономической деятельности;
- b) в поддержке государств-членов в выполнении их обязательств по контролю за авиационной безопасностью в соответствии с Чикагской конвенцией и Приложениями к ней;
- c) в предоставлении государствам-членам соответствующей площадки и структуры для обсуждения, планирования и выполнения общих мер, необходимых для достижения безопасного и упорядоченного развития в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации;
- d) в согласовании правил эксплуатации, которые соответствовали бы международным стандартам и рекомендуемой практике, для того чтобы упростить их принятие и опубликование государствами-членами;
- e) во введении мер по совместному использованию ограниченных ресурсов с уделением особого внимания техническому персоналу в плане выполнения задач, касающихся безопасности полетов и авиационной безопасности.

## 3. ОБСУЖДЕНИЕ

3.1 Эффективные партнерские отношения между ИКАО и региональными организациями и органами гражданской авиации имеют решающее значение для обеспечения эффективной системы контроля за авиационной безопасностью со стороны государств. Она обеспечит эффективное выполнение стандартов, содержащихся в Приложении 17 "Авиационная безопасность", и аспектов безопасности, содержащихся в Приложении 9 "Упрощение формальностей".

3.2 Совместное использование ресурсов (особенно технического персонала) может координироваться через региональные организации и органы гражданской авиации для содействия государствам-членам, нуждающимся в технической поддержке, прежде всего на этапах подготовки к мероприятиям МНМ-УППКБП, разработки планов корректирующих действий после этих мероприятий и обеспечения эффективной реализации таких планов.

3.3 Региональные организации гражданской авиации также могли бы оказывать помощь в проведении проверок состояния безопасности, используя подход, основанный на оценке рисков, для оценки эффективности соблюдения стандартов и национальных требований в области авиационной безопасности, а также для непрерывного мониторинга их выполнения в целях обеспечения устойчивой эффективности гражданской авиации в государствах.

3.4 Региональные органы гражданской авиации могли бы командировать своих сотрудников для проведения оценок готовности государств-членов, чтобы оценивать системы авиационной безопасности государств с точки зрения вопросов протокола (ВП) МНМ-УППКБП; это гарантирует готовность их государств-членов перед началом мероприятий МНМ-УППКБП ИКАО и устойчивость систем авиационной безопасности этих государств.

3.5 Региональные организации и органы гражданской авиации могут осуществлять поддержку государств-членов в создании надежной и эффективной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности путем разработки документов в области политики (правил и программ), а также осуществления проектов по наращиванию потенциала, таких как подготовка инспекторов, коучинговые программы подготовки на рабочем месте (ОЖТ), программа сертификации операторов досмотра и т. д.