



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи**

**СОГЛАСОВАНИЕ ЛАТИНОАМЕРИКАНСКИХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ (LAR)**

(Представлено Эквадором при поддержке Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гайаны, Гватемалы, Колумбии, Мексики, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама и Уругвая)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе Ассамблее сообщается о прогрессе, достигнутом в деле согласования латиноамериканских авиационных правил, разработанных Региональной системой сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) как региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов для Латинской Америки, и о преимуществах, получаемых государствами в результате принятия и/или согласования этих правил.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению настоящий рабочий документ;
- б) признать и поддержать работу, проделанную SRVSOP в направлении развития возможностей, которые несут в себе правила на благо государствам, с тем чтобы сделать для них доступными надежные и современные правила, способствующие целостному и прямому подходу к внедрению регионального и глобального управления безопасностью полетов;
- с) поддержать и содействовать принятию или согласованию LAR в Латиноамериканском регионе, а также их внедрению. В добавлении приведены показатели степени согласованности, достигнутые государствами Латиноамериканского региона.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

<sup>1</sup> Версия на испанском языке представлена Эквадором.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 История латиноамериканских авиационных правил (LAR) восходит к усилиям ИКАО, ПРООН и государств-участников в регионе, которые на основе проекта RLA/95/003 "Меры поддержания летной годности и обеспечения безопасности полетов воздушных судов в Латинской Америке" сформировали международную группу экспертов из государств-участников, которая с 1996 года по 2001 год провела около 10 совещаний, чтобы составить свод правил для региона.

1.2 Чтобы гарантировать устойчивость результатов, достигнутых в рамках проекта RLA/95/003 и связанных с принятием системы стандартизированных правил, касающихся контроля за обеспечением безопасности полетов в регионе и других соответствующих вопросов в сфере общих интересов государств, на основе нового проекта RLA/99/901 Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) определила необходимость в процедуре создания основы для формулирования латиноамериканских авиационных правил, получившей название LAR-11 "Правила разработки и публикации LAR и внесения в них изменений" и позволяющей осуществлять пересмотр и адаптацию всех существующих LAR в соответствии с действующими правилами.

1.3 Правила LAR-11 согласованы с положениями части 11 Кодекса федеральных правил (CFR) Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки и правилами JAR 11 Объединенных авиационных администраций Европы (JAA), ныне EASA, выполняют те же функции и соответствуют положениям резолюций Ассамблеи ИКАО А29-3 и А33-14.

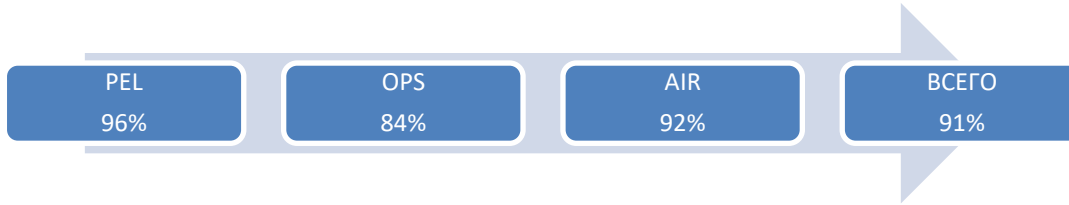
1.4 Кроме того, Региональная система составила стратегию развития, согласования и принятия LAR, включая инструктивные указания, предоставляющие государствам типовые правила, упрощающие согласование с LAR национальных правил государств, входящих в SRVSOP.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 SRVSOP как региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) для Латинской Америки, в которую входят 12 государств, разработала 43 правила LAR, касающихся обеспечения безопасности полетов, действующих в настоящее время и отражающих последние поправки к Приложениям к Конвенции о международной гражданской авиации.

2.2 Кроме того, следует отметить, что работа, проделанная SRVSOP в отношении LAR, не ограничивается разработкой нормативных требований, связанных со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО, но также распространяется на разработку и публикацию процедур и контрольных перечней для государственных инспекторов и консультативных циркуляров для отрасли по таким специальным предметам, как выдача свидетельств авиационному персоналу (PEL), безопасность полетов (OPS), летная годность (AIR), а также аэродромы и наземные средства (AGA). Таким образом, у государств – участников SRVSOP есть все необходимые инструменты для создания различных процедур сертификации и контроля поставщиков авиационного обслуживания.

2.3 Прогресс, достигнутый SRVSOP в деле согласования правил в областях LAR, PEL, OPS и AIR, о котором сообщили государства, представлен следующими показателями:



2.4 В **добавлении** к настоящему документу более подробно представлена информация о ходе согласования правил в областях PEL, OPS и AIR каждым государством – участником SRVSOP. Следует отметить, что было положено начало согласованию национальных правил государств-участников с LAR в области ANS и AGA.

2.5 Прогресс в деле согласования LAR позволил системе SRVSOP принять различные меры по оказанию помощи государствам со времени ее создания и в период пандемии COVID-19. Кроме того, SRVSOP активно поддерживает восстановление авиационного сектора за счет повышения уровня безопасности полетов путем осуществления следующих видов деятельности:

- a) виртуальной подготовки для инспекторов и представителей отрасли, проводимой региональными инструкторами и экспертами, имеющими те же потребности в отношении процедур и правил;
- b) упрощения порядка предоставления помощи инспекторам, специализирующимся на испытаниях тренажеров, имитирующих условия полета, поскольку государства располагают правилом LAR 60 и связанными с ним процедурами;
- c) публикации и распространения брошюр и консультативных циркуляров с инструктивным материалом, касающимся управления изменениями, утвержденных организаций по техническому обслуживанию (УОТО), аэродромов и поставщиков аэронавигационного обслуживания;
- d) предоставления рекомендаций, направленных на повышение показателей эффективного внедрения (EI) элементов, критически важных для безопасности полетов (SCE), относящихся к обеспечению безопасности полетов;
- e) проведения удаленного наблюдения на основе оценки рисков для УОТО с многонациональной сертификацией;
- f) применения стандартизованного инструмента для измерения эффективности СУБП поставщиков авиационного обслуживания;
- g) предоставления своим государствам инструментов наблюдения на основе оценки рисков (RBS), с тем чтобы они могли оптимизировать ресурсы для областей или поставщиков обслуживания с самым высоким уровнем риска и делать их приоритетными.

2.6 Государства SRVSOP, принявшие или согласовавшие LAR, имеют преимущество благодаря тому, что их правила разрабатываются, пересматриваются и обновляются совместно с группой квалифицированных специалистов из каждого государства-члена на регулярных совещаниях, проводимых в целях поддержания LAR в актуальном состоянии в соответствии с поправками к Приложениям к Конвенции о международной гражданской авиации. Кроме того, они избегают дублирования усилий и оптимизируют ресурсы, поскольку устраняется все больше расхождений, что открывает возможность признания АОС, многонациональной сертификации УОТО, САТС или автоматической валидации свидетельств.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 За более чем 18 лет SRVSOP внесла существенный вклад в повышение уровней контроля за обеспечением безопасности полетов в своих государствах. Кроме того, на благо каждого государства-члена и отрасли она в значительной мере способствовала развитию согласованных или общих авиационных требований, результатом чего стали лучшие из всех показатели соблюдения требований Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации.

3.2 За последние годы различные государства смогли стать обладателями превосходной системы регулирования, на 100 % соответствующей стандартам, установленным каждым из соответствующих Приложений. Им также удается поддерживать свои требования в актуальном состоянии, поскольку ими занимаются различные группы экспертов в связи с принятием поправок к соответствующим Приложениям.

3.3 Кроме того, благодаря развитию правил LAR была существенно снижена частота авиационных происшествий в регионе SAM, особенно в секторе коммерческих воздушных перевозок.

-----

**ДОБАВЛЕНИЕ**

**Степень согласованности LAR по сообщениям государств SRVSOP группам экспертов**

<b>Государство</b>	<b>Степень согласованности PEL</b>	<b>Степень согласованности OPS</b>	<b>Степень согласованности AIR</b>	<b>ВСЕГО</b>
<b>Аргентина</b>	<b>87 %</b>	<b>77 %</b>	<b>94 %</b>	<b>86 %</b>
<b>Боливия</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>99 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Бразилия</b>	<b>87 %</b>	<b>73 %</b>	<b>94 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Венесуэла</b>	<b>99 %</b>	<b>90 %</b>	<b>94 %</b>	<b>94 %</b>
<b>Колумбия</b>	<b>98 %</b>	<b>98 %</b>	<b>81 %</b>	<b>84 %</b>
<b>Куба</b>	<b>100 %</b>	<b>78 %</b>	<b>88 %</b>	<b>89 %</b>
<b>Панама</b>	<b>84 %</b>	<b>0 %</b>	<b>84 %</b>	<b>56 %</b>
<b>Парагвай</b>	<b>98 %</b>	<b>100 %</b>	<b>83 %</b>	<b>94 %</b>
<b>Перу</b>	<b>99 %</b>	<b>92 %</b>	<b>96 %</b>	<b>96 %</b>
<b>Уругвай</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>Чили</b>	<b>99 %</b>	<b>98 %</b>	<b>97 %</b>	<b>98 %</b>
<b>Эквадор</b>	<b>100 %</b>	<b>98 %</b>	<b>96 %</b>	<b>98 %</b>
<b>Всего</b>	<b>96 %</b>	<b>84 %</b>	<b>92 %</b>	<b>91 %</b>

— КОНЕЦ —