



АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 29 повестки дня. Региональные механизмы координации осуществления деятельности в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ НЕЗАВИСИМОГО РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлена информация по расширению использования потенциала Региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в рамках Глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS).

<i>Стратегические цели</i>	Данный информационный документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Без дополнительных ресурсов для обеспечения деятельности по признанию RAIO и RSOO в рамках создания GASOS
<i>Справочный материал</i>	Резолюция A39-14 "Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей" Приложение 13, <i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i> Дос 10115, <i>Доклад Тринадцатой Аэронавигационной конференции</i> Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов</i> Дос 9946, <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> 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>

¹ Тексты на английском и русском языках представлены МАК.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Сегодняшняя традиционная система обеспечения безопасности полетов опирается в своих функциях непосредственно на Администрации гражданской авиации государств (САА) и государственные независимые органы расследования авиационных происшествий и инцидентов. В настоящее время стало необходимым внедрение новой парадигмы системы обеспечения безопасности полетов в связи с рядом факторов, большая часть которых уже оказывает влияние на существующую авиационную систему:

- a) быстрое изменение мировой гражданской авиации, ее усложнение и прогнозируемый двукратный рост в последующие 15 лет потребуют привлечения значительных дополнительных ресурсов для обеспечения стабильности системы безопасности полетов;
- b) развивающаяся авиационная индустрия, внедрение новых технологий и новых систем, таких как дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС), новых бизнес моделей прав собственности, регистрации и использования воздушных судов, компьютеризации и т. д. уже сейчас требуют принципиально новых подходов к системам обеспечения безопасности полетов;
- c) различия национальных законодательств и регулирующих систем, пересекающиеся программы аудита и повторной сертификации требуют пересмотра 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;
- d) проблема квалифицированных кадров остро стоит перед всеми регионами ИКАО. Так, во втором издании Глобального плана обеспечения безопасности полетов (Doc 10004, п. 4.4.2) указано, что "КЭ-4, касающийся квалифицированного технического персонала в государстве, имеет самый низкий показатель ЕІ из всех КЭ" (47,75 %). 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.

1.2 Гармонизация руководств по обеспечению 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 15 лет приоритетом для многих государств, в то же время его активно продвигали ИКАО и индустрия.

1.3 RSOO и RAIO 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 RAIO и RSOO в резолюции A39-14 Ассамблеи и представила рекомендации по их созданию в Doc 9734, часть В.

1.4 Основываясь на проделанной работе, Тринадцатая Аэронавигационная конференция ИКАО (Doc 10115) признала важность регионализации в подходах к обеспечению безопасности полетов и рекомендовала государствам "поддерживать разработку глобальной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS)" и "оказывать дополнительную поддержку укреплению региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) посредством активного участия в развитии RSOO, обеспечения адекватных и устойчивых механизмов финансирования RSOO и, в соответствующих случаях, дальнейшей передачи RSOO функций по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов".

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Проверки в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению 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 независимых расследований 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 РАЮ, 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:

- а) содействовать обеспечению независимой, профессиональной и объективной деятельности авиационных экспертов;
- б) устранить дублирование усилий посредством объединения людских, технических и финансовых ресурсов;
- в) добиться экономии за счет масштабов деятельности, что обеспечивает действенность и эффективность;
- г) позволить специалистам в регионе быстрее получать соответствующий опыт;
- д) облегчить государствам наем и постоянную стабильную работу специалистов.

2.5 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 возможностей, процессов и систем управления, и, как следствие, с отсутствием единого подхода со стороны ИКАО к принципам взаимодействия с региональными организациями.

2.6 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 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 Участникам сессии предлагается принять к сведению приведенную выше информацию.

— КОНЕЦ —