



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

- Пункт 16 повестки дня.** Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов
- Пункт 16.1 повестки дня.** Доклад о ходе осуществления Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП)

ДОКЛАД О ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ИКАО ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УПКБП)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе в соответствии с резолюциями А32-11 и А33-8 Ассамблеи представлен обобщенный доклад о выполнении Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП) с момента ее принятия в 1999 году, достигнутом за это время прогрессе и накопленном опыте. В п. 2 содержится общая информация о результатах плановых и контрольных проверок и их анализе. В п. 3 представлена информация, касающаяся деятельности в рамках УПКБП помимо плановых и контрольных проверок. Кроме того, в п. 3 содержится информация о сертификации ИСО Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и о дополнительных ресурсах, предоставленных ИКАО рядом Договаривающихся государств, которые позволили ей эффективно выполнять работу в рамках этой Программы.

Действия Ассамблеи указаны в п. 5.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Дос 7300, *Конвенция о международной гражданской авиации*

Дос 9790, *Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 5 октября 2001 года)*

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В резолюции A32-11 Ассамблея поручила Международной организации гражданской авиации (ИКАО) проводить регулярные, обязательные, систематические и согласованные проверки всех Договаривающихся государств. Мандатом на проведение регулярных проверок было предусмотрено продолжение программы, и выражение "проверки в области безопасности полетов" предполагает, что следует проводить проверки во всех связанных с безопасностью полетов областях. Таким образом, расширение Программы в "подходящий момент" в соответствии с рекомендацией Конференции генеральных директоров гражданской авиации 1997 года о Глобальной стратегии организации контроля за обеспечением безопасности полетов было принято в качестве составной части будущего развития Программы.

1.2 В резолюции A33-8 Ассамблея поручила ИКАО продолжать осуществление УППКБП и постановила распространить ее на Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложение 14 "Аэродромы" с 2004 года. В резолюции также содержится поручение Генеральному секретарю провести исследование относительно распространения УППКБП на другие связанные с безопасностью полетов области и, в частности, относительно проведения как можно скорее проверок ключевых элементов Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" без существенного увеличения расходов на такое распространение.

1.3 Кроме того, Ассамблея (резолюция A32-11) просила Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения Программы, рассмотреть достигнутый прогресс и накопленный опыт и представить на этой сессии предложения относительно финансирования Программы на долгосрочной основе. Ассамблея (резолюция A33-8) просила Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая все ее финансирование в бюджет Регулярной программы в установленном порядке.

1.4 В настоящем документе на рассмотрение Ассамблеи представлен подробный доклад о выполнении Программы, достигнутом прогрессе и накопленном опыте с момента ее принятия в 1999 году. Предложения относительно финансирования Программы на долгосрочной основе представлены в документе A35-WP/20. Вопрос относительно продолжения и расширения Программы рассматривается в документе A35-WP/7 "Переход к всеобъемлющему системному подходу в отношении проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)".

2. ПЛАНОВЫЕ И КОНТРОЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ

2.1 Результаты плановых проверок, связанных с Приложениями 1, 6 и 8

2.1.1 Проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов, связанные с Приложением 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложением 8 "Летная годность воздушных судов", были начаты в марте 1999 года. По состоянию на 31 июля 2004 года завершены проверки в 181 Договаривающемся государстве, 3 территориях и 2 особых административных районах (ОАР) Китая, по итогам которых опубликованы необходимые конфиденциальные и краткие отчеты. Все проверенные государства, за исключением восьми, представили план мероприятий по устранению недостатков, выявленных группами проверяющих ИКАО, что свидетельствует о высоком уровне принятия и поддержки Программы Договаривающимися государствами. План мероприятий по

итогах проведенной ИКАО проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов не был представлен (главным образом из-за нехватки ресурсов и экспертных возможностей) следующими восемью Договаривающимися государствами: Гвинея-Бисау, Джибути, Конго, Микронезия, Науру, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика и Экваториальная Гвинея. ИКАО, в основном по соображениям безопасности, не смогла провести проверки в следующих семи Договаривающихся государствах: Афганистан, Бурунди, Ирак, Либерия, Соломоновы острова, Сомали и Сьерра-Леоне. Проверки в этих государствах будут проведены как только позволят существующие в них условия и, возможно, в рамках расширенной Программы, начиная с 2005 года.

2.1.2 Выводы проведенных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов подтвердили результаты 171 проверки, которые были доложены на 33-й сессии Ассамблеи в октябре 2001 года. В целом результаты проверок 181 Договаривающегося государства, 3 территорий и 2 ОАР Китая свидетельствуют о следующем:

- a) 52% проверенных государств испытывают проблемы, связанные с основным авиационным законодательством и нормативными документами гражданской авиации;
- b) что касается создания надлежащей организации гражданской авиации, наделенной полномочиями регулировать, контролировать и надзирать за авиационной деятельностью, а также наличия надлежащим образом подготовленного и опытного технического персонала, то трудности в этой области испытывают 51% проверенных государств;
- c) в области выдачи свидетельств и подготовки кадров в 44% проверенных государств отсутствуют соответствующие правила, требования, системы и процедуры, касающиеся аттестации и проверки кандидатов на получение свидетельства, включая выдачу медицинских заключений;
- d) в целом 41% проверенных государств не имеют надлежащих требований в отношении сертификации эксплуатантов; и
- e) что касается летной годности воздушных судов, то 24% проверенных государств не имеют эффективной программы надзора за деятельностью организаций по техническому обслуживанию, а также эффективной системы утверждения организаций по техническому обслуживанию. Кроме того, в этих государствах отсутствуют процедуры утверждения эксплуатационных требований.

2.2 **Результаты контрольных проверок, связанных с Приложениями 1, 6 и 8**

2.2.1 Проведение контрольных проверок, связанных с Приложениями 1, 6 и 8, было начато в третьем квартале 2001 года, и по состоянию на 31 июля 2004 года проведено 157 контрольных проверок в 152 Договаривающихся государствах, 3 территориях и 2 ОАР Китая. В целом результаты свидетельствуют о значительном прогрессе, достигнутом государствами в выполнении планов мероприятий по устранению недостатков, представленных в ИКАО после плановых проверок. Однако контрольные проверки также свидетельствуют о том, что ряд Договаривающихся государств не добились, как предполагалось, успеха в выполнении ими планов мероприятий по устранению недостатков. Эти государства, составляющие приблизительно 24% от

общего числа проверенных государств, в основном испытывают проблемы с ресурсами и лишь незначительное число из них не выполнили свои планы мероприятий по устранению недостатков в связи с отсутствием политической воли. Глобальная сравнительная диаграмма неэффективного выполнения соответствующих требований, выявленного в ходе плановых проверок и после контрольных проверок, приводится в добавлении А к настоящему документу. В целом контрольные проверки свидетельствуют о том, что из 36 государств, испытывающих проблемы с эффективным выполнением планов мероприятий по устранению недостатков:

- a) в отношении законодательства и нормативных документов гражданской авиации в большинстве из 36 Договаривающихся государств достигнут минимальный прогресс в обеспечении того, чтобы основное авиационное законодательство отражало изменения, вносимые в SARPS ИКАО. В 32 государствах не введены процедуры, обеспечивающие рассмотрение поправок к Приложениям ИКАО и их включение в национальное законодательство, а 35 государств не имеют системы уведомления ИКАО о существующих различиях, как этого требует статья 38 Чикагской конвенции. В 24 государствах не пересмотрены нормативные положения, регламентирующие выдачу свидетельств авиационному персоналу и летную годность воздушных судов, а в 26 государствах не приняты адекватные требования, регламентирующие эксплуатацию воздушных судов, как это предусмотрено соответствующими положениями Приложений. Большинству из 36 государств требуется техническое содействие в создании необходимой законодательной базы для надлежащего надзора за обеспечением безопасности полетов;
- b) в отношении организации и структуры гражданской авиации большинство из 36 государств по-прежнему не в состоянии выполнять свои обязательства в области надзора за обеспечением безопасности полетов главным образом из-за отсутствия надлежащей организационной структуры с квалифицированным техническим персоналом в области выдачи свидетельств авиационному персоналу, летной эксплуатации воздушных судов, сертификации и надзора и летной годности воздушных судов. В 34 государствах существуют серьезные проблемы с наймом квалифицированного персонала. Недостаточная поддержка со стороны правительств и связанные с этим проблемы затрудняют проводимую в этих государствах работу по привлечению, найму и сохранению квалифицированного и опытного персонала, поскольку эти органы не в состоянии конкурировать на рынке кадров с отраслевыми структурами. Ни в одном из 36 проверенных государств не имеется официальной политики и программы начальной подготовки и переподготовки технического персонала, в результате чего инспекторы не проходят надлежащей базовой, периодической и специализированной подготовки. Финансирование полномочных органов гражданской авиации в большинстве этих государств осуществляется исключительно из государственного бюджета и, как правило, является недостаточным для обеспечения надлежащего выполнения полномочными органами своих функций в сфере надзора за обеспечением безопасности полетов;
- c) в области выдачи свидетельств и подготовки персонала в большинстве из 36 Договаривающихся государств четко не оговорены функции и обязанности подразделений по выдаче свидетельств персоналу и ощущается нехватка подготовленных сотрудников по выдаче свидетельств персоналу, вследствие

чего невозможно надлежащим образом осуществлять надзор за функциями выдачи свидетельств. В 19 государствах не создано системы назначения и надзора за деятельностью экзаменаторов по проведению летных проверок на предмет наличия у них требуемого опыта и навыков, а также обеспечения последовательности в проведении экзаменов и надежности выполняемых проверок. В 24 государствах не существует системы, политики или процедур назначения членов врачебной комиссии, а в некоторых государствах полномочные органы назначают для проведения медицинского освидетельствования в авиации врачей, не прошедших подготовки в области авиационной медицины. Кроме того, в 28 государствах не разработаны процедуры признания силы/подтверждения свидетельств и не проводятся на регулярной основе проверки действительности оригинальных свидетельств и наличия соответствующих навыков. Наконец, в 24 государствах не подготовлены адекватные контрольные перечни и процедуры для сертификации и надзора за деятельностью авиационных учебных заведений;

- d) в области эксплуатации воздушных судов в большинстве из 36 Договаривающихся государств ощущается нехватка бюджетных ассигнований, из-за чего соответствующие администрации гражданской авиации не могут нанимать штатных квалифицированных инспекторов по эксплуатации и разрабатывать программы начальной подготовки и переподготовки по вопросам сертификации и контроля за деятельностью авиаэксплуатантов, надзора за назначенными экзаменаторами, обеспечения соблюдения нормативных требований, безопасности в пассажирском салоне, программ предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов или безопасной перевозки опасных грузов по воздуху. В большинстве случаев соответствующие полномочные органы не разработали требований по ограничению полетного времени для членов кабинного экипажа или требований для сотрудников по производству полетов. В большинстве из этих государств не имеется достаточного количества инспекторов по обеспечению безопасности полетов с уровнем подготовки и квалификационными отметками, соответствующими масштабам деятельности и типам воздушных судов, используемых эксплуатантами данного государства. Не всегда имеются (или имеются недостаточно полные) процедурные справочники с изложением основных принципов и контрольных перечней, необходимых инспекторам по эксплуатации для удовлетворительного выполнения ими своих обязанностей. Во многих из этих государств не удалось ознакомиться с такими основополагающими документами, как руководство по эксплуатации и руководство по обучению обладателей сертификата эксплуатанта (СЭ) и связанные с ними документы. Хотя определенная информация об инспекторских проверках регистрируется, некоторых данных не удалось найти, например информации о проверках объектов представительств, инспекторских проверках на перроне, полетных проверках и подготовке летного экипажа. Недостаточно активно ведется работа по устранению расхождений, выявленных в ходе инспекторских проверок: не все недостатки доводятся до сведения авиаэксплуатантов; не устанавливаются контрольные сроки устранения недостатков; полномочные органы не всегда принимают меры к обеспечению устранения расхождений; кроме того, как представляется, наличие серьезных расхождений не влияет на принятие решений о выдаче, продлении, приостановлении или отзыве СЭ;

- е) в области летной годности воздушных судов в большинстве из 36 Договаривающихся государств отмечена нехватка инспекторов по летной годности. В 30 государствах не имеется адекватных технических библиотек, содержащих требуемую документацию организаций по проектированию воздушных судов и двигателей. В большинстве из 36 государств не используются основные перечни минимального оборудования (MMEL), перечни минимального оборудования (MEL), руководства по процедурам технического обслуживания и программы технического обслуживания для всех эксплуатантов и не установлены эффективные процедуры утверждения модификаций и ремонтов и расширения программы технического обслуживания эксплуатантов. В ряде государств не установлены требования и процедуры для назначения экспертов, осуществляющих деятельность в области летной годности от имени полномочных органов. В 28 из 36 государств не существует системы утверждения и подтверждения конструкции типа, и в 19 государствах не имеется адекватной системы выдачи сертификатов летной годности. В 28 государствах не проводится сертификации технического обслуживания эксплуатантами коммерческого воздушного транспорта и в 32 государствах не существует программ технического обслуживания и руководств по контролю за техническим обслуживанием. В 31 государстве не разработаны конкретные эксплуатационные положения и подробные требования и процедуры по вопросам использования сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM), перечней минимального оборудования (MEL) и утверждения программ технического обслуживания. Этим государствам необходимо разработать процедуры и методы утверждения технического обслуживания для специализированных полетов воздушных судов, например всепогодных полетов КАТ II и КАТ III. В 29 государствах не существует требуемых систем, политики и процедур по утверждению организаций по техническому обслуживанию, а в 23 государствах существуют проблемы с выполнением или контролем за ходом выполнения директив по летной годности воздушных судов (AD), включая документы по летной годности изготовителя воздушных судов. В результате не осуществляется контроль за деятельностью эксплуатанта на предмет надлежащего проведения повторяющихся инспекторских проверок в соответствии с AD. Отсутствие или чрезвычайно ограниченный характер текущего наблюдения, осуществляемого департаментами летной годности в большинстве из этих государств, что связано с нехваткой подготовленного персонала и ресурсов, вызывает серьезную обеспокоенность. 30 государств не могут осуществлять эффективный надзор и контроль за деятельностью по поддержанию летной годности воздушных судов; и
- ф) в отношении решения выявленных проблем в 16 из 36 Договаривающихся государств не создано эффективной системы обеспечения соблюдения и выполнения национальных нормативных положений, в результате чего возникают трудности с выполнением своих собственных правил.

2.2.2 В документе A35-WP/63 намечена общая стратегия оказания помощи Договаривающимся государствам, испытывающим трудности с устранением недостатков в области обеспечения безопасности полетов. Эта единая стратегия, разработанная во исполнение резолюции A33-9 Ассамблеи, предусматривает идентификацию проблем, анализ основных

причин, разработку специфических решений и методов реализации на региональном, субрегиональном или национальном уровнях. основополагающими принципами этой стратегии являются повышенная транспарентность, партнерство, сотрудничество и помощь.

3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В РАМКАХ УППКБП ПОМИМО ПЛАНОВЫХ И КОНТРОЛЬНЫХ ПРОВЕРОК

3.1 Сертификация Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов на соответствие стандарту ИСО 9001–2000

3.1.1 33-я сессия Ассамблеи (см. п. 6 постановляющей части резолюции А33-8) просила Генерального секретаря изучить вопрос о создании независимого механизма гарантии качества для контроля и оценки качества Программы и представить доклад Совету. В этой связи в дополнение к проводимой раз в два года внешними аудиторами ИКАО проверке выполнения УППКБП было принято решение сертифицировать Программу на соответствие стандартам Международной организации по стандартизации (ИСО) в целях повышения качества ее осуществления и укрепления доверия всех Договаривающихся государств к системе управления ею.

3.1.2 Секция проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SOA) была проверена компанией AOQC Moody International Inc., которая подтвердила что она отвечает требованиям ИСО 9001–2000. В результате президент компании AOQC Moody International Inc. 18 октября 2002 года передал Генеральному секретарю сертификат, свидетельствующий о том, что SOA отвечает всем требованиям ИСО. Повторная проверка SOA компанией AOQC Moody International Inc. была проведена в ноябре 2003 года с целью убедиться в том, что она поддерживает на должном уровне свою основанную на требованиях ИСО систему управления качеством, в результате которой на основе позитивных выводов выданный ей сертификат был продлен на следующий год. Проверка с целью продления действия сертификата ИСО запланирована на ноябрь 2004 года, для того чтобы подтвердить, что Программа по-прежнему отвечает требованиям.

3.2 Подготовка проверяющих

3.2.1 В связи с финансовыми трудностями ИКАО не располагает ресурсами для найма всех проверяющих, которые требуются для проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. По необходимости, в дополнение к собственному персоналу, Организация вынуждена прибегать к помощи экспертов из государств, прикомандированных на краткосрочной и долгосрочной основе.

3.2.2 С момента создания SOA в 1999 году она провела большое количество курсов по подготовке проверяющих. За этот период было подготовлено более 100 экспертов, включая сотрудников из Штаб-квартиры и региональных бюро ИКАО и должностных лиц, откомандированных на долгосрочной или краткосрочной основе Договаривающимися государствами в ИКАО для обеспечения Программы. Подготовка также проводилась по системе управления качеством SOA и требованиям ИСО, применительно к управлению Программой в целом и проведению проверок в частности. Планируется проведение ежегодных курсов переподготовки всех сотрудников SOA и проверяющих.

3.3 **Проведение семинаров и практикумов по вопросам организации контроля за обеспечением безопасности полетов**

3.3.1 Начиная с 1999 года SOA организует и проводит семинары/практикумы по вопросам организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех регионах ИКАО. Семинары/практикумы, непосредственно организуемые или проводимые в рамках УППКБП, охватывают широкий круг вопросов, как, например, системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов; специальные тематические семинары/практикумы (производство полетов и летная годность воздушных судов); и системы управления безопасностью полетов. В добавлении В представлена подробная информация о подготовке и семинарах/практикумах, организованных и проведенных SOA. Кроме того, SOA предлагалось оказать помощь в проведении конференций, семинаров и практикумов, организуемых Договаривающимися государствами, а также международными и региональными организациями гражданской авиации. Проводимые ИКАО семинары/практикумы по вопросам организации контроля за обеспечением безопасности полетов нацелены на ознакомление должностных лиц государств и находящегося в их подчинении персонала с практическими примерами, которые могут быть использованы для создания ими эффективной системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов и управления ею.

3.3.2 Договаривающиеся государства, Совет ИКАО и Аэронавигационная комиссия неоднократно высказывались за продолжение проведения семинаров и практикумов и увеличение их количества. Семинары и практикумы рассматриваются в качестве основного средства оказания помощи Договаривающимся государствам, и предполагается, что начиная с 2005 года семинары/практикумы по вопросам организации контроля за обеспечением безопасности полетов будут проводиться с периодичностью три семинара в год.

3.4 **Разработка инструктивного материала, касающегося контроля за обеспечением безопасности полетов**

3.4.1 Разработка и предоставление технического инструктивного материала является еще одним способом оказания ИКАО помощи Договаривающимся государствам. Инструктивный материал позволяет государствам согласованным образом внедрять SARPS. Продолжается разработка и обновление инструктивного материала по вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов, и в процессе подготовки к продолжению и расширению Программы уже разработаны новые издания *Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов*, часть А. *Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой* (Дос 9734) и *Руководство по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Дос 9735). Кроме того, в течение года завершена разработка части В документа Дос 9734, касающейся создания региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой. Также разработаны руководства по контролю за обеспечением безопасности полетов для оказания помощи государствам в выполнении соответствующих положений Приложений.

3.5 **Разработка базы данных и метода анализа результатов проверок**

3.5.1 Обновлена база данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок (AFDD), разработанная в 2001 году для хранения информации о выводах и различиях, выявленных в ходе проведенных в рамках УППКБП плановых и контрольных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. AFDD позволяет ИКАО выявлять проблемы безопасности

полетов на основе критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, определенных в документе Doc 9734, и проводить подробный анализ с целью выработки возможных подходов к решению проблем, связанных с обеспечением безопасности полетов.

3.5.2 Полученная в ходе анализа результатов плановых и контрольных проверок информация используется для оценки возможных последствий для безопасности полетов воздушных судов на различных уровнях, что позволяет ИКАО, международным организациям, группам государств и отдельным государствам определять приоритеты мероприятий, призванных устранить выявленные и представленные в количественной форме недостатки в области обеспечения безопасности полетов. Информация AFDD также содействует группам регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) в выявлении недостатков. Отчеты, подготовленные на основе AFDD, используются также для разработки предлагаемых поправок к положениям Приложений и/или включения новых положений, повышая тем самым безопасность полетов авиации. Например, полученная в ходе проверок информация о трудностях в области выдачи свидетельств летным экипажам, включая придание силы свидетельствам, используется Группой экспертов по выдаче свидетельств членам летного экипажа и их подготовке (FCLTP) при подготовке поправок к положениям Приложения 1, касающимся выдачи свидетельств членам летного экипажа.

3.5.3 AFDD с последними внесенными изменениями служит для ИКАО механизмом контроля за уровнем соблюдения государствами SARPS. Каждому SARPS присвоен индивидуальный опознавательный номер. Этот номер сначала вносится в контрольные карты соблюдения по каждому Приложению, которые государства должны заполнить на этапе подготовки к предстоящей проверке. Полученные в результате данные будут храниться в AFDD, что позволит ИКАО постоянно следить за уровнем выполнения SARPS и, при необходимости, своевременно пересматривать положения Приложений.

3.6 **Поддержка УППКБП Договаривающимися государствами**

3.6.1 Как указывалось выше, эффективное осуществление УППКБП было бы невозможным без поддержки со стороны ряда Договаривающихся государств. Эта поддержка со стороны государств осуществлялась, главным образом, в виде предоставления услуг экспертов для оказания помощи ИКАО в проведении плановых и контрольных проверок на основе откомандирования специалистов на долгосрочной и краткосрочной основе. В этой связи следует отметить, что после представления доклада о ходе выполнения Программы на 33-й сессии Ассамблеи в 2001 году Франция продолжала оказывать поддержку Программе посредством предоставления услуг экспертов на долгосрочной и краткосрочной основе, а Гана, Германия, Италия, Камерун, Куба, Нигер, Нигерия, Сингапур, Соединенное Королевство и Соединенные Штаты Америки – на краткосрочной основе. Поскольку выделяемые ИКАО на Программу ресурсы являются ограниченными, оказанная этими государствами поддержка является ценной и существенно содействовала успешной реализации УППКБП.

4. **ВЫВОДЫ**

4.1 Настоящий доклад свидетельствует о том, что ИКАО удовлетворительно выполняет свой мандат по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех Договаривающихся государствах. УППКБП с момента ее учреждения получает поддержку со стороны всех Договаривающихся государств и доказала свою важность для ИКАО и Договаривающихся государств в качестве инструмента проверки статуса

внедрения SARPS и эффективного выполнения критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов и SARPS в государствах. Кроме того, данная Программа по-прежнему дает возможность ИКАО проводить тщательный анализ результатов плановых и контрольных проверок и определять проблемные области безопасности полетов, требующие внимания со стороны проверяемых государств.

4.2 Все Договаривающиеся государства по-прежнему проявляют повышенный интерес к Программе, о чем свидетельствует их согласие, за некоторым исключением, на проведение плановых и контрольных проверок на основе Меморандума о взаимопонимании, утвержденного Советом, и готовность представить в установленное время план мероприятий по устранению недостатков. Приблизительно 76% государств, в которых проведены плановые и контрольные проверки, удовлетворительно реализовали планы мероприятий по устранению недостатков, представленные ими в ИКАО после первоначальных проверок. Приблизительно 24% государств, в которых проведены контрольные проверки, удовлетворительно не выполняют планы мероприятий по устранению недостатков. Большинство этих государств, возможно, по-прежнему испытывает трудности в выполнении ими своих обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов в связи с отсутствием системы оказания им помощи в этой области.

4.3 Собранные данные и анализ результатов плановых и контрольных проверок по-прежнему дают возможность ИКАО определять и количественно оценивать недостатки в области контроля за обеспечением безопасности полетов и приоритизировать возможные решения. Такая приоритизация, в конечном итоге, приведет к созданию более надежной глобальной системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов и повышению безопасности аэронавигации, что является конечной целью Организации. Программа эффективна в плане выявления недостатков, рекомендации решений и поощрения государств к устранению проблем. Однако дальнейшее эффективное выполнение Программы зависит от желания каждого Договаривающегося государства выполнить полученные рекомендации и в дальнейшем поддерживать требуемый уровень внедрения SARPS ИКАО. Результаты контрольных проверок свидетельствуют о прогрессе, достигнутом после первоначальных проверок. Они четко свидетельствуют о том, что поддержание программы регулярных проверок ИКАО, охватывающей все связанные с безопасностью полетов виды деятельности, будет стимулировать государства к эффективному выполнению критических элементов системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов и SARPS.

4.4 В основе принципа и концепции "регулярных проверок" лежит создание механизма постоянного контроля за безопасностью глобальной авиационной системы. Программы периодических проверок осуществляются с целью убедиться в поддержании стандартов безопасности полетов на требуемом уровне. Даже если предыдущая проверка свидетельствует об отсутствии требующей срочного решения проблемы, фундаментальный принцип международно признанной системы проверок заключается в контроле за поддержанием безопасных условий посредством проведения регулярных и систематических проверок. Таким образом, постоянные проверки являются неотъемлемой частью обеспечения поддержания стандартов безопасности полетов. Проводимые ИКАО проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов являются важным элементом решения проблем и повышения безопасности полетов и, таким образом, частью процесса устранения недостатков.

4.5 Реализация Программы свидетельствует о том, что точная, фактическая и своевременная информация дает возможность Договаривающимся государствам и авиационному сообществу в целом оказывать помощь в устранении выявленных недостатков в области обеспечения безопасности полетов. Для этого требуется, чтобы собираемая ИКАО информация

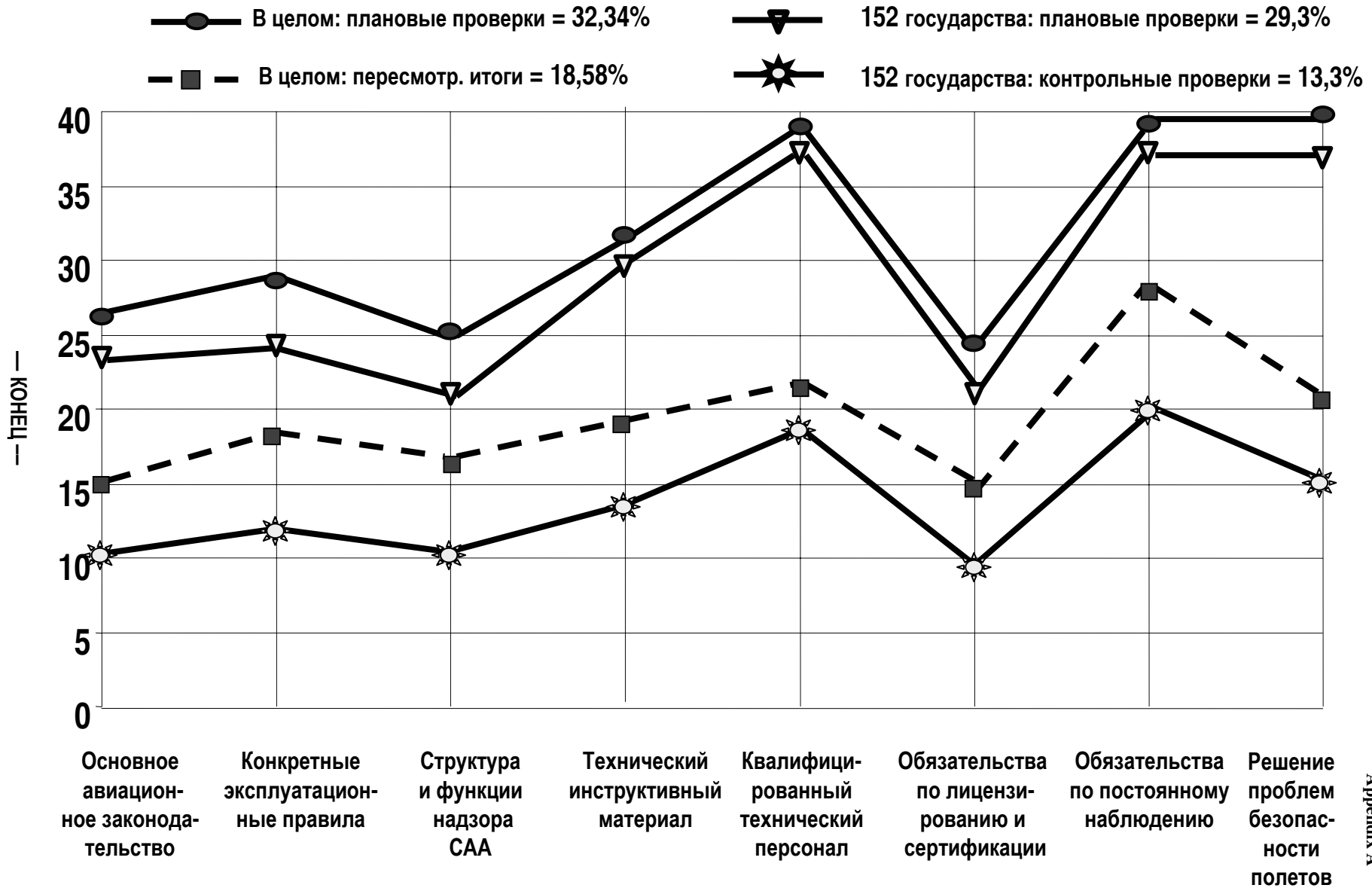
регулярно обновлялась. Все государства, в которых проводились контрольные проверки, указывают на то, что они тем или иным образом извлекли выгоды от таких проверок. Помимо того, что эти проверки позволяют выявить недостатки в государственных системах организации контроля за обеспечением безопасности полетов, они также повышают уровень осведомленности органов, принимающих решения на высоком уровне относительно выделения требуемых фондов и оказания помощи полномочным органам гражданской авиации. Государства единодушны в том, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов является важным инструментом обеспечения безопасности полетов и должна по-прежнему являться основой всей деятельности Организации.

5. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

5.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению доклад о ходе выполнения Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, достигнутом прогрессе и накопленном опыте, представленный в настоящем документе; и
- b) дать, при необходимости, дополнительные указания относительно продолжения осуществления Программы.

Критические элементы системы надзора за безопасностью полетов: отсутствие эффективной реализации (в %)



ДОБАВЛЕНИЕ А