



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ И АДМИНИСТРАТИВНАЯ КОМИССИЯ

Пункт 16 повестки дня. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

Пункт 39 повестки дня. Бюджеты

### РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено 21<sup>2</sup> государством – членом  
Латиноамериканской комиссии гражданской авиации)

#### АННОТАЦИЯ

Цель настоящего рабочего документа заключается в том, чтобы проинформировать международное авиационное сообщество о работе, проводимой государствами – членами ЛАКГА в области безопасности полетов при осуществлении международных воздушных перевозок, и о важности ее регионализации в интересах государств, участвующих в различных региональных инициативах и/или организациях, с целью выполнения SARPS, содержащихся в Приложениях 1, 6 и 8 к Конвенции о международной гражданской авиации.

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В прошлом десятилетии Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) на приоритетной основе проводила напряженную работу в целях повышения уровня безопасности полетов при осуществлении воздушных перевозок в соответствии со статьей 5 ее устава, в которой, среди прочего, говорится об укреплении и поддержке сотрудничества и координации между государствами в целях упорядоченного развития и улучшения использования воздушного транспорта, поощряется применение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО и поддерживается достижение соглашений между государствами, которые будут способствовать улучшению внедрения и принятия спецификаций ИКАО в области летной годности, технического

<sup>1</sup> Тексты на английском и испанском языках представлены ЛАКГА.

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

обслуживания, эксплуатации воздушных судов, выдачи свидетельств и расследования авиационных происшествий.

1.2 В этом контексте государства – члены ЛАКГА предложили ИКАО подписать меморандум о взаимопонимании в целях укрепления "Региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов". Кроме того, в нем поощрялась работа, проводимая странами Центральной Америки в рамках Агентства по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA).

## **2. РЕГИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (SRVSOP)**

2.1 Проблема контроля за обеспечением безопасности полетов в регионе приобрела большое значение и привлекла внимание на различных международных форумах, созданных государствами и организациями, связанным с отраслью воздушного транспорта в регионе, а также в ходе XLVI совещания Исполнительного комитета ЛАКГА (Асунсьон, Парагвай, 14–16 мая 1996 года) и 5-го совещания полномочных органов гражданской авиации региона SAM (Куско, Перу, 5–7 июня 1996 года). В ходе этих последних совещаний была признана необходимость создания многонациональной организации в целях удовлетворения общих потребностей государств в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.2 Некоторые из проблем, которые были выявлены в ходе этих совещаний в отношении выполнения государствами обязанностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов, были связаны, в частности, с устаревшим законодательством, базовыми стандартами и правилами, конкретными процедурами, наставлениями и руководствами, несоответствующей и/или нефункциональной, или неадекватной эксплуатационной и административной организационной структурой; не отвечающими требованиям, с точки зрения количества и опыта, людскими ресурсами; недостаточными финансовыми ресурсами для поддержки административной системы и нехваткой требуемых надлежащим образом подготовленных специалистов.

2.3 С учетом вышеизложенного 1 октября 1998 года ЛАКГА и ИКАО подписали меморандум о взаимопонимании в целях содействия созданию региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах Северной Америки, Центральной Америки, Южной Америки и бассейна Карибского моря.

2.4 Всемирная конференция генеральных директоров гражданской авиации, созванная ИКАО в октябре 1998 года по вопросу глобальной стратегии в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов, подчеркнула необходимость координации и согласования принципов и правил оценки контроля за обеспечением безопасности полетов на глобальном уровне, признав при этом преимущества применения регионального подхода. В этом контексте и с учетом инициативы ЛАКГА Конференция рекомендовала ИКАО оказывать содействие в создании региональных механизмов для долгосрочной поддержки глобального потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.5 Данная система функционирует на основе положений о безопасности полетов, содержащихся в Конвенции о международной гражданской авиации и ее Приложениях, и

находится в соответствии с Универсальной программой ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Кроме того, ее задача заключается в том, чтобы предоставлять необходимую техническую помощь участвующим государствам в целях решения общих проблем, связанных с эффективным выполнением их обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой, содержащимися в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), а также связанными с ними процедурами и соответствующими документами ИКАО. Региональная система построена таким образом, что включение в нее государств осуществляется через ЛАКГА, и она имеет Руководящий орган, который в соответствии с его правилами, руководит мероприятиями с помощью координатора и технической группы, при этом создается проект технического сотрудничества на основе целевых фондов и равного участия всех его членов.

2.6 В настоящее время региональная система (SRVSOP) включает одиннадцать (11) государств (Аргентина, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Куба, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили и Эквадор), два (2) специальных наблюдателя ("Эрбас" и EMBRAER) и открыта для государств – членов ЛАКГА и других государств Северной Америки, Центральной Америки, Южной Америки и бассейна Карибского моря, которые пожелают к ней присоединиться через свои соответствующие полномочные органы, а также для государственных и/или частных организаций, которые заинтересованы в обеспечении безопасности полетов и выражают свою готовность стать специальными наблюдателями. В государствах, которые в настоящее время являются частью системы, насчитывается 820 коммерческих эксплуатантов воздушного транспорта, которые перевозят в среднем 12 млн. пассажиров и 744 тыс. тонн груза; они также располагают 21 702 зарегистрированными воздушными судами и обслуживаются 1148 признанными организациями.

2.7 К настоящему времени региональной системой выполнены следующие задачи:

- Разработка следующих согласованных авиационных правил:
  - LAR 1. Определения;
  - LAR 11. Правила формулирования, выпуска и внесения изменений в LAR;
  - LAR 145. Утвержденные организации технического обслуживания;
  - LAR PEL. Выдача свидетельств;
  - LAR OPS. Производство полетов и сертификация.
- Консультативный циркуляр СА 6.425-RVSM "Требования и процедуры для утверждения операций в воздушном пространстве с вертикальным минимумом эшелонирования (RVSM)".
- Руководство инспектора по летной годности.
- Посещение Техническим комитетом Венесуэлы, Панамы, Парагвая, Перу и Эквадора с целью предоставления консультативной информации.
- Зарегистрированный учебный курс для проверяющих IRCA ISO9001:2000 "Руководитель группы проверяющих".
- Утверждение советом директоров политики выполнения LAR.

### **3. АГЕНТСТВО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКЕ (ACSA)**

3.1 Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA) было создано с целью оценки, руководства, содействия и предоставления рекомендаций своим государствам-членам (Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор) в отношении необходимых мер, связанных с выполнением их обязательств по обеспечению контроля за безопасностью полетов в соответствии с Конвенцией международной гражданской авиации и ее Приложениями.

3.2 ACSA помогает участвующим государствам в подготовке проверок по линии ИКАО как в плане проведения таких проверок, так и последующих контрольных проверок и оказывает им помощь в подготовке и выполнении планов коррективных мер. Создание ACSA и поддержка, которую оно оказывает своим государствам-членам, имеет большое позитивное влияние на возможности осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.3 ACSA возникло в виде проекта в конце 1998 года в результате инициативы и обеспокоенности, связанной с необходимостью создания регионального отделения по предоставлению обслуживания в области безопасности полетов, и эта инициатива была одобрена КОЕСНА. ACSA стремится соблюдать Приложения 1, 6, 8, 11, 13, 14 и 17 Конвенции о международной гражданской авиации и наделено полномочиями по проведению проверок обеспечения контроля качества и инспекции.

3.4 К настоящему времени ACSA провело, среди прочих, следующие мероприятия:

- разработку стандартов, процедур, согласованных положений и стандартизацию правовых рамок;
- создание подходящих механизмов сертификации местных эксплуатантов воздушного транспорта, предприятий технического обслуживания и учебных центров;
- разработку и рассмотрение авиационных нормативных кодексов различных государств, разработку руководства по производству полетов и руководства для инспектора по летной годности;
- дальнейшее укрепление регионального авиационного регистра и разработку сети базы данных всех государств – членов КОЕСНА;
- в настоящее время выполняются два важных проекта; первый, – при поддержке Межамериканского банка развития (МБР), имеет целью поддержку усилий по укреплению нормативных и институциональных рамок в области безопасности полетов при осуществлении воздушных перевозок в Белизе, Гаити, Доминиканской Республике, Панаме и Центральной Америке; и второй, – выполняемый в сотрудничестве с Европейским союзом (ЕС), касается служб обеспечения безопасности полетов;

- Выполнение проекта по автоматизации деятельности полномочного органа гражданской авиации (SIAR) в качестве надлежащей технической платформы для управления в области безопасности полетов.

#### 4. РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД

4.1 Работа, проведенная ИКАО в рамках Программы по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности имеет значение для оценки положения в мире в этой очень важной области. В то же время эта работа поддерживалась рядом региональных организаций и инициатив, как в случае Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) в Европе; Программой развития сотрудничества в области безопасности полетов (COSCAP) в южной части Тихого океана, Южной Азии, Северной Азии, Западной и Центральной Африке, Восточной Европе и бассейне Карибского моря; Организацией по безопасности полетов в районе Тихого океана (PASO); и региональной системой сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSO) и ACSA в Латинской Америке.

4.2 Внутри ИКАО, в частности в Управлении технического сотрудничества, с учетом поддержки, полученной от Европейской экономической комиссии, большинство этих органов и/или систем известны как COSCAP (Программа развития сотрудничества в области безопасности полетов), за исключением EASA в Европе и ACSA и региональной системы SRVSO в Латинской Америке, которые не будут получать упомянутой поддержки. В любом случае важно отметить, что большое количество государств в настоящее время являются частью этих систем или организаций, как указано ниже.

*COSCAP-SEA (Юго-Восточная Азия)*

Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Гонконг (Китай), Индонезия, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Макао (Китай), Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд и Филиппины;

*COSCAP-SA (Южная Азия)*

Бангладеш, Бутан, Индия, Мальдивы, Непал, Пакистан и Шри-Ланка;

*COSCAP-NA (Северная Азия)*

Китайская Народная Республика, Корейская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Республика Корея и Япония;

*COSCAP-UEMOA (Западная Африка)*

Бенин, Буркина-Фасо, Гвинея-Бисау, Кот'д-Ивуар, Нигерия, Сенегал и Того;

*COSCAP-SADC (Южная Африка)*

Ангола, Ботсвана, Демократическая Республика Конго, Замбия, Зимбабве, Лесото, Маврикий, Малави, Мозамбик, Намибия, Объединенная Республика Танзания, Свазиленд, Сейшельские Острова и Южная Африка;

*COSCAP-AM (Америка)*

Аргентина, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Куба, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили и Эквадор;

*ACSA (Центральная Америка)*

Белиз, Гаити, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Никарагуа, Панама и Сальвадор;

*PASO (острова Тихого океана)*

Австралия, Вануату, Кирибати, Науру, Ниуэ, Новая Зеландия, Острова Кука, Палау, Папуа-Новая Гвинея, Республика Маршалловы Острова, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу, Федеративные Штаты Микронезии и Фиджи;

*EASA (Европа)*

Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швейцария и Эстония.

## 5. БУДУЩИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

5.1 Как видно, большинство государств – членов ИКАО входят в состав вышеупомянутых организаций и/или систем, которые так или иначе работают в целях поддержки государств в областях контроля за обеспечением безопасности полетов, оказания помощи, проведения проверок и сертификации, что означает, что некоторые из них, вероятно, уже в состоянии проводить необходимые проверки и выполнять все Стандарты ИКАО, в то время как другие смогут это сделать в ближайшем будущем.

5.2 С другой стороны, видно, что ИКАО стремится стать организацией по проведению проверок в будущем не только в том, что касается Приложений, связанных с безопасностью полетов и актами незаконного вмешательства, но и других Приложений. Учитывая это, следует провести углубленное изучение вопроса о том, имеет ли экономический смысл добиваться централизации мероприятий по проведению проверок, которая, по очевидным причинам, приведет к существенному увеличению бюджета Организации.

5.3 Учитывая это, было бы уместным, чтобы Совет ИКАО изучил возможность изменения формулировки и направленности задач и целей Организации в этих областях с акцентом на региональные организации и/или системы по проведению проверок, а роль ИКАО ограничилась бы осуществлением контроля и сертификацией этих органов, поскольку проверка соблюдения 188 государствами-членами SARPS большинства из Приложений к Конвенции, по всей вероятности, является медленно осуществимой и обременительной задачей. Это, безусловно, смягчит бюджетное бремя ИКАО и позволит самим государствам в рамках вышеупомянутых органов и/или систем или с использованием своих собственных возможностей ускорить осуществление мероприятий и обеспечить поддержание безопасности полетов при осуществлении воздушных перевозок на соответствующих уровнях.

## 6. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

6.1 Ассамблее предлагается принять к сведению настоящий документ и поручить Совету изучить в установленном порядке возможность переформулирования и переориентации задач и целей Организации по этим вопросам, с учетом соответствующей регионализации консультативного обслуживания, надзора и проверок в области контроля за обеспечением безопасности полетов, при одновременном согласовании целей вышеупомянутых органов и систем на глобальной основе.

— КОНЕЦ —