



## **36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

### **ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 25 повестки дня. Деятельность по итогам Конференции по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06)**

### **РОЛЬ РЕГИОНАЛЬНОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом<sup>2</sup>)

#### **КРАТКАЯ СПРАВКА**

В документе представлена информация о роли региональной международной организации гражданской авиации в повышении уровня безопасности полетов государств - участников и предлагаются пути решения проблем на региональном уровне.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 5726 "Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов"

<sup>1</sup> Текст на русском и английском языках представлен Межгосударственным авиационным комитетом.

<sup>2</sup> Межгосударственный авиационный комитет (МАК) – исполнительный орган межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (международный договор, участниками которого являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Украина, Республика Узбекистан)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Межгосударственный авиационный комитет (МАК), являясь международной организацией, объединяющей 12 государств в соответствии с полномочиями, предоставленными ему государствами-участниками на основании Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (международный договор от декабря 1991 г., зарегистрированный в ИКАО), осуществляет, наряду с другими функциями, расследование и разрабатывает рекомендации по предотвращению авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами этих государств. Это обеспечивает реализацию признанных в мировой гражданской авиации принципов независимого и объективного системного исследования факторов аварийности и разработки рекомендаций, направленных на повышение безопасности полетов.

1.2 МАК выделяет особую роль международного сотрудничества в области расследования и предотвращения авиационных происшествий.

## 2. О РОЛИ РЕГИОНАЛЬНОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Поддерживая усилия ИКАО по развитию регионального и субрегионального взаимодействия государств в решении проблем в области контроля за безопасностью полетов, следуя выводам и рекомендациям Конференции Генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов, состоявшейся 20-22 марта 2006 года, МАК исходит из того, что создание региональных и субрегиональных организаций в этой сфере деятельности несет в себе значительный потенциал для оказания практической и эффективной помощи государствам.

2.1.1 Необходимость объединения усилий международного авиационного сообщества обуславливается в немалой степени тем обстоятельством, что решение проблем безопасности полетов требует не только специальных знаний в определенных сферах деятельности, но и значительного финансирования, объединения ресурсов и опыта уникальных специалистов.

2.1.2 Расследование авиационных происшествий в настоящее время принципиально не может быть мононациональным, т.к. в расследовании принимают участие не только государства-разработчики, изготовители, эксплуатанты, государства регистрации, но и государства, граждане которых погибли в авиационном происшествии. Многонациональность расследования во многом определяется интенсивной миграцией населения как в мире, так и в государствах-участниках Соглашения.

2.1.3 МАК последовательно проводит линию на углубление международного сотрудничества в области повышения безопасности полетов. Специалисты Комитета являются членами международного общества расследователей авиационных происшествий (ISASI), работают в исследовательских группах ИКАО и других международных организациях.

2.1.4 МАК заключены Соглашения о взаимодействии в области расследования и предотвращения авиационных происшествий с США, Францией, Великобританией, Германией, Австралией, Норвегией, ЮАР, Монголией, Ираном и др.

2.1.5 На сегодня в мире существует 7 научно-технических центров, которые могут проводить необходимый комплекс работ в полном объеме при расследовании авиационных происшествий (Австралия, Франция, Великобритания, МАК, Канада, Германия, США).

2.1.6 Опыт многолетнего сотрудничества МАК в области расследования и предотвращения авиационных происшествий, в том числе с указанными центрами, подтверждает высокую эффективность и очевидные преимущества международной кооперации.

2.1.7 За 15 лет деятельности Комитета (1991-2006 гг.) проведено более 380 расследований авиационных происшествий, в том числе значительное количество международных. Разработано было 3000 профилактических рекомендаций. За этот период МАК в своей деятельности по расследованию авиационных происшествий взаимодействовал с авиационными администрациями и органами расследования 51 страны мира, 88 расследований проведено за пределами региона.

2.1.8 Примеры эффективного взаимодействия:

- а) большой объем работ выполнен с Бюро расследования авиационных происшествий Франции (В.Е.А.). Особо следует отметить уникальный комплекс совместных работ в акватории Черного моря по обнаружению и извлечению бортовых самописцев самолета А-320;
- б) совместно с NTSB США проведено более 30 расследований, в ходе которых тесное взаимодействие специалистов на высоком профессиональном уровне позволило добиться существенного вклада в повышение безопасности полетов – разработаны рекомендации и реализованы мероприятия по улучшению технологии производства элементов конструкций воздушных судов из композиционных материалов, разработаны новые конструктивные схемы систем управления, совершенствуются нормы летной годности и процедуры сертификации и др.

2.1.9 Оперативная и своевременная информация об обстоятельствах происшествий, получаемая МАК в рамках международного сотрудничества, незамедлительно на конфиденциальной основе доводится до авиационных властей государств-участников Соглашения для принятия срочных профилактических мер. Такая кооперация и взаимодействие стали правилом. Этот подход полностью соответствует требованиям *"Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов"* ИКАО (Doc 9756 AN/965).

2.2 С целью повышения уровня безопасности полетов в регионе с 2001 г. в рамках Проекта ИКАО-МАК авиационным администрациям оказывается практическая помощь во внедрении авиационных правил, основанных на Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО, обучении специалистов инспекций, летных и инженерных служб (прошли подготовку более 1600 специалистов), создании учебных центров по подготовке авиационных специалистов по программам ТРЕНЭЙР ИКАО, проведении конференций, распространении летно-методических и технических материалов.

2.3 Всплеск аварийности в регионе в 2006 г. вызвал серьезную озабоченность авиационных властей. Для повышения безопасности полетов принимаются следующие меры:

- a) продолжение исследований, направленных на уменьшение влияния проблемы «человеческого фактора», вносящей основной вклад в аварийность на воздушном транспорте во всех аспектах ее проявления (при выполнении полетов, организации и управлении воздушным движением, техническом обслуживании, изготовлении и ремонте воздушных судов);
- b) разрабатываются специальные программы подготовки и обучения летного состава по выводам самолетов из сложного пространственного положения;
- c) доведение уровня подготовки и выполнения чартерных рейсов до уровня обеспечения полетов, выполняемых по расписанию;
- d) уделение особого внимания организации и выполнению полетов в условиях горной местности, решению проблемы CFIT;
- e) разрабатывается программа поддержания летной годности стареющего парка самолетов (более 30 лет), эксплуатирующегося в различных регионах мирового авиационного сообщества;
- f) обеспечение со стороны производителей авиационной техники в тесной кооперации с авиационными властями действенного авторского надзора и контроля за безопасной эксплуатацией воздушных судов;
- g) создается региональное руководство по управлению безопасностью полетов с учетом Doc. 9859 AN/460 ИКАО, региональная система аудиторского контроля безопасности полетов и поддержания летной годности воздушных судов;
- h) принимаются меры по совершенствованию эксплуатации воздушных судов иностранной регистрации в государствах региона.

2.4 МАК поддерживает усилия ИКАО по проведению очередного специализированного совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG) в 2008 г. и готовит соответствующие предложения по улучшению нормативной базы расследования авиационных происшествий.