



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДЕСЯТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО СТАТИСТИКЕ

Монреаль, 23–27 ноября 2009 года

Пункт 8 повестки дня. Реестровый парк гражданских воздушных судов и сбор данных об экипажах и наземном оборудовании

РЕЕСТР ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В декабре 2006 года Совет утвердил в принципе *Правила предоставления соответствующих данных о зарегистрированных в государстве воздушных судах в соответствии со статьей 21 Чикагской конвенции*, тем самым создавая условия для разработки в ИКАО новой базы данных, которая будет содержать информацию об отдельных зарегистрированных воздушных судах в соответствии с их национальной принадлежностью и регистрационными отметками. ИКАО может использовать эту базу данных для получения совокупных сведений о зарегистрированных воздушных судах, аналогичных сведениям, которые в настоящее время собираются с помощью заполнения формы Н. В связи с этим Специализированному совещанию предлагается рассмотреть условия, при которых можно было бы прекратить сбор данных о реестре воздушных судов, включаемых в форму Н.

Действия Специализированного совещания содержатся в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Статистический сборник реестрового парка гражданских воздушных судов впервые появился в 1961 году. Эти данные собирались с помощью формы Н для отчетности по воздушному транспорту, которая не изменялась за все время ее применения (добавление А). С самого начала порядка 70 Договаривающихся государств приняли участие в сборе этих данных, но за последнее десятилетие их число уменьшилось почти наполовину, чему в большой степени способствовало возникновение в некоторых государствах трудностей с перечислением большого числа имеющихся у них воздушных судов при заполнении этой формы в ее настоящем формате, в соответствии с которым требуется разграничивать сообщаемые данные по коммерческим и другим эксплуатантам, что большинству Договаривающихся государств приходится делать вручную.

1.2 Источники данных, которые представляются формой Н, являются национальными реестрами гражданских воздушных судов. Эта информация содержится в регистрационном удостоверении в соответствии с положениями Приложения 7 к Конвенции о международной гражданской авиации "*Реестр национальных и регистрационных знаков*" (см. добавление В к настоящему документу), хотя некоторые государства могут представлять и дополнительную информацию. Основной связанной с формой Н проблемой является необходимость определения воздушного судна по принципу коммерческих и прочих эксплуатантов, поскольку эта информация не требуется для регистрации воздушного судна.

1.3 Цель настоящего документа заключается в рассмотрении нового альтернативного источника данных, который будет создан совместно с другим учреждением, которое в ближайшем будущем (вместе с полным справочным файлом характеристик воздушного судна для его использования в ОСБД) будет продолжать предоставление большей части содержащейся в форме Н информации, тем самым устраняя необходимость для государств продолжать представление этой формы отчетности в рамках выполнения статистической программы ИКАО.

2. ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

2.1 В марте 2001 года, после обмена письмами, ИКАО заключила соглашение с Международным регистром гражданских воздушных судов (IRCA)¹, который уже поддерживает работу базы данных, содержащую информацию о почти 70 % зарегистрированных в мире воздушных судах. В рамках этого соглашения IRCA принял на себя обязательства по разработке своей системы в соответствии с потребностями ИКАО и бесплатному предоставлению своих данных всем Договаривающимся государствам. IRCA также занимается продажей этой информации сторонам, не являющимся Договаривающимися государствами ИКАО, и осуществляет процентное отчисление ИКАО. Со своей стороны, ИКАО побудила государства пользоваться этими услугами (письмо государствам ЕС 7/4.1-01/54 от 15 июня 2001 года).

2.2 Новые требования в отношении данных

2.2.1 Во время вступительной речи на открытии 169-й сессии Аэронавигационной комиссии (апрель 2005 года) Президент Совета предложил Комиссии с помощью Секретариата изучить статью 21 (*Уведомление о регистрации*) Конвенции о международной гражданской авиации (см. добавление С) с целью разработки рекомендаций и процедур, которые будут использованы государствами для усовершенствования процессов дальнейшей прозрачности в интересах безопасности полетов.

2.2.2 Президент также процитировал п. 19 доклада Группы экспертов Комитета Совета Безопасности, учрежденного резолюцией 1343 (2001) по Либерии, который был передан Совету Безопасности Организации Объединенных Наций. В этом докладе говорится, что Группа пришла к выводу о том, что "незаконная регистрация летательных аппаратов является проблемой, имеющей широко распространенный характер", и в связи с этим Группа, помимо прочего, рекомендует Договаривающимся государствам ИКАО произвести компьютеризированную обработку своих регистрационных списков и в централизованном порядке поместить их на веб-сайт ИКАО, с тем чтобы пользователи могли контролировать местоположение и статус каждого воздушного судна.

¹ Опубликовано Бюро "Веритас" (Франция), Управлением гражданской авиации – САА (Соединенное Королевство) и Национальным управлением гражданской авиации – ЕНАС (Италия). Опубликованные IRCA данные расположены на сайте <http://www.aviation-register.com/english/>. Договаривающиеся государства ИКАО могут представить в Бюро "Веритас" запрос о предоставлении им свободного доступа к этому веб-сайту.

2.2.3 Создание системы, которая обеспечит прямой доступ государств к соответствующим данным о регистрации воздушных судов в соответствии с положениями статьи 21, будет совпадать с требованием резолюции А36-2 Ассамблеи (*Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов*), в которой Ассамблея поручает Совету продолжать разработку практических средств для упрощения совместного использования Договаривающимися государствами такой информации о безопасности полетов.

2.2.4 В декабре 2006 года Совет утвердил в принципе *Правила предоставления соответствующих данных о зарегистрированных в государствах воздушных судах в соответствии со статьей 21 Конвенции о международной гражданской авиации*, которые необходимо пересмотреть до введения в эксплуатацию нового веб-сайта, чтобы предотвратить возникновение противоречий между разработанными правилами и их применением.

2.3 Реализация

2.3.1 В целях внедрения новой базы данных Секретариат изучил различные варианты, среди которых рассматривалась возможность сотрудничества с другим учреждением, которое уже располагает базой аналогичных данных. Было отмечено, что с 2001 года у ИКАО заключено соглашение о сотрудничестве с IRCA. Это учреждение уже сделало запрос относительно сбора и реструктуризации данных, получаемых от национальных реестров отдельных государств. Кроме того, база данных IRCA содержит всю информацию о гражданских воздушных судах, включенных в национальный реестр принимающего участие в этой работе государства, и не ограничивает их включение в базу данных по размеру (или весу), типу силовой установки или крыла.

2.3.2 В июле 2006 года IRCA согласился расширить сотрудничество между двумя организациями в рамках существующих договоренностей за счет разработки технологии, необходимой для форматирования данных, которые он получает от государств, и предоставлять эту информацию (см. добавление D) ИКАО на ежеквартальной основе. Информация будет и далее предоставляться всем Договаривающимся государствам, но доступ к ней они смогут получить непосредственно на защищенном веб-сайте ИКАО. Что касается продажи данных IRCA третьим сторонам, то в настоящее время этот вопрос подлежит индивидуальному соглашению между IRCA и заинтересованными государствами.

2.3.3 В ИКАО разрабатывается и в настоящее время проходит испытания новая база данных для получения данных от IRCA и Договаривающихся государств, которые не желают передавать данные через IRCA. Ожидается, что она будет сдана в эксплуатацию к концу 2009 года. Эта база данных представляет собой отдельную веб-программу, но она была спроектирована и для использования справочных файлов объединенной статистической базы данных (ОСБД). После проведения оценки последствий ее применения на бюджет и утверждения средств финансирования можно приступить к началу работы по интеграции новой базы данных в ОСБД. В настоящее время она содержит главным образом физические характеристики коммерческих воздушных судов. Для извлечения данных формы Н из новой базы данных ИКАО потребуется создать исчерпывающий файл характеристик воздушных судов, охватывающий **все** воздушные суда с неподвижным и вращающимся крылом, которые включены в национальные реестры.

2.3.4 Такая интеграция позволит ИКАО расширить использование данных, собранных за счет включения в них таких элементов, как число двигателей, тип силовой установки, тип крыла (неподвижные или винтокрылые) и эксплуатационная масса, присущие каждому типу воздушного судна. Такие данные позволят улучшить использование данных о парке воздушных судов в других целях, как, например, анализ расследования происшествий и исследования в области влияния авиации на экологию.

2.3.5 Данные о воздушном судне по бортовому номеру будут предоставляться Секретариатом ИКАО только Договаривающимся государствам и для внутреннего использования. Однако объединенные данные, такие как приводящиеся в форме Н, не будут подлежать ограничениям конфиденциального характера и могут стать частью информации о гражданской авиации, которую ИКАО выставляет на своих открытых веб-сайтах или передает через сайты своих коммерческих партнеров. Хотя ИКАО пока не знает, кто будет пользоваться этими данными, тем не менее признанным фактом является то, что пока никакая другая организация, будь то государственная или частная², не может обеспечить глобального обзора всего парка гражданских воздушных судов.

2.3.6 Новая база данных позволит Секретариату не только представлять данные, аналогичные полученным на основе формы Н, но делать это с большей свободой выбора возможностей в ходе группировки данных по любым весовым категориям³. С целью избежать ненужного дублирования предпринимаемых государствами усилий, Специализированное совещание, возможно, рассмотрит вопрос о том, не следует ли ИКАО подумать над прекращением сбора данных о гражданских воздушных судах с помощью формы Н.

2.3.7 *Рекомендации 14-го совещания Группы экспертов по статистике (STAP/14-5).* Группа экспертов рекомендовала, что для принятия государствами решений на основе полученной информации Секретариату следует провести сравнение данных между двумя сериями данных как с точки зрения элементов данных, так и их географического охвата.

3. СРАВНЕНИЕ ДАННЫХ

3.1 В соответствии с содержанием добавления А форма Н состоит из двух частей. В части I в краткой форме указывается число воздушных судов, обладающих определенными характеристиками с точки зрения крыла и типов силовой установки, числа двигателей и максимальной сертифицированной взлетной массы (МСТОМ). В части II перечисляются по типам указанные в регистре воздушные суда с МСТОМ более 9000 кг.

3.2 Элементы данных по бортовому номеру, которые должны быть указаны в каждой записи новой базы данных ИКАО, приводятся в добавлении D. Как видно из добавления, оно не содержит какой-либо информации о характеристиках воздушного судна, за исключением его изготовителя, модели и серии. Однако для восстановления информации, содержащейся в форме Н, Секретариату придется связывать название каждого воздушного судна (изготовитель/модель/серия) с его физическими характеристиками, которые частично уже существуют в справочном файле ОСБД по воздушным судам.

3.3 В плане охвата данных в добавлении E приводится сравнение между объемом данных, собираемых в настоящее время с помощью формы Н, и их объемом, собранным с помощью IRCA. В добавлении указано, что в настоящее время, несмотря на то что форму Н стали заполнять еще несколько государств, тем не менее IRCA полнее охватывает данные с точки зрения числа воздушных судов, поскольку некоторые крупные страны, информация о которых имеется в

² Хотя в настоящее время имеется несколько коммерческих баз данных о парке гражданских воздушных судов (можно назвать некоторые из них : Air Claims, OAG Aviation, ACAS), все они содержат общую информацию с разбивкой на подклассы, например воздушные суда с неподвижным крылом, тяжелее определенной максимальной взлетной массы (МТОМ).

³ Например, для сообщения об инцидентах воздушные суда группируются по максимальной взлетной массе (МТОМ), равной или превышающей 2250 или 5700 кг.

IRCA, не представляют форму Н ИКАО⁴. Следует также принять к сведению, что, поскольку в обеих базах данных отражено приблизительно 19 государств, в настоящее время улучшения представленности информации можно достичь с помощью извлечения данных из обоих источников.

3.4 Однако для обеспечения совместимости обоих наборов информации потребуется изменить и упростить инструкции по отчетности в форме Н. Упрощение может также побудить некоторые государства к непосредственному участию в сборе данных по форме Н и тем самым предотвратить попытки использования поставляемых с помощью IRCA данных.

3.5 Имеющаяся в настоящее время разбивка парка воздушных судов на коммерческих и других эксплуатантов является основным вопросом для многих государств, и поэтому предлагается собирать данные лишь по общему числу воздушных судов части I (колонки f и g) и части II (колонка d). Инструкции по отчетности следует также упростить за счет ограничения предназначенных для отчетности статистических данных о тех воздушных судах, включенных в национальный реестр, которые имеют действующий сертификат летной годности на 31 декабря года отчетности.

4. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

4.1 Специализированному совещанию предлагается:

- a) согласиться с тем, что формы и относящиеся к ней инструкции по заполнению следует упростить в соответствии с вышеприведенным п. 3.5 и добавлением F с целью побудить государства отчитываться о реестре воздушных судов с помощью формы Н;
- b) согласиться, что, по возможности, ИКАО следует дополнять данные, которые она получает на основе формы Н информацией, имеющейся в новой базе данных о реестре воздушных судов, созданной в ИКАО в соответствии со статьей 21 Конвенции;
- c) рекомендовать Совету рассмотреть вопрос о прекращении использования формы Н после того, как Секретариат заявит о том, что вся информация, содержащаяся в форме Н, может быть получена с помощью новой базы данных.

⁴ Например, в течение ряда лет Соединенные Штаты Америки не представляют ИКАО форму Н, поскольку они не могут разграничить парк воздушных судов по принципу коммерческих и прочих эксплуатантов на основе содержания своей базы данных.

APPENDIX B

CERTIFICATE OF REGISTRATION

*	State <i>or</i> Common mark registering authority Ministry Department or Service	*
CERTIFICATE OF REGISTRATION		
1. Nationality or common mark and registration mark	2. Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft	3. Aircraft serial no.
4. Name of owner		
5. Address of owner		
6. It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the in accordance with the Convention on International Civil (name of register) Aviation dated 7 December 1944 and with the (†).....		
(Signature)		
Date of issue		
(†) Insert reference to applicable regulations.		
*		

* For use by the State of Registry or common mark registering authority.



ДОБАВЛЕНИЕ С

**КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
СТАТЬЯ 21. УВЕДОМЛЕНИЕ О РЕГИСТРАЦИИ**

Каждое Договаривающееся государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договаривающемуся государству или Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве. Кроме того, каждое Договаривающееся государство направляет Международной организации гражданской авиации в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем Международной организацией гражданской авиации, предоставляются ею другим Договаривающимся государствам по их просьбе.

APPENDIX D

DATA FIELDS COVERED UNDER THE NEW DATABASE ON CIVIL AIRCRAFT ON REGISTER

Make
Model
Series
Manufacturer
Serial number
State
Nationality mark or common mark
Registration mark
Registering authority
Registering officer
Certificate number
Certificate issuance date
National regulation
Owner's name
Ownership start date
Ownership end date
Owner's address
Owner's State
Operator's name
Operator's address
Operator's State

APPENDIX E

DATA COMPARISON: FORM H VERSUS IRCA

The tables below compare the reported data for Form H for 2008, and the current data from IRCA available through their website (<http://www.aviation-register.com/>).

Table E1: Number of States by statistical region

Region	Form H (2008)	IRCA (current)	Number of common States
Europe	24	22	10
Africa	5	8	1
Middle East	1	4	0
Asia/Pacific	15	8	3
North America	1	2	1
Latin America/Caribbean	5	3	0
Total	51	47	15

Table E2: Number of aircraft*

Region	Form H (2008)	IRCA (current)
Europe	40 596	44 004
Africa	761	4 408
Middle East	32	278
Asia/Pacific	5 377	14 830
North America	25 556	354 498
Latin America/Caribbean	786	1 181
Total	73 108	419 199

Note: * Powered aircraft only, excluding motorised gliders, ultra lights, and gyrocopters

APPENDIX F

PROPOSED CHANGES TO THE REPORTING INSTRUCTIONS OF FORM H

STATISTICS TO BE REPORTED

Aircraft to be **included** in the statistics:

- a) **include in the statistics** all civil aircraft on the national register holding a valid certificate of airworthiness at 31 December of the year being reported; **and**
- b) **exclude from the statistics** all registered vehicles lighter than air, experimental aircraft, gliders with auxiliary motors intended for sport or training purposes, ultra lights and gyrocopters ~~aircraft on the national register not holding a valid certificate of airworthiness at 31 December but where it is expected that the certificate will be revalidated within a reasonable period of time.~~

~~Aircraft to be excluded from the statistics:~~

- ~~a) all aircraft on the national register not holding a valid certificate of airworthiness at 31 December and not expected to have it revalidated; and~~
- ~~b) gliders with auxiliary motors intended for sport or training purposes.~~