

**АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 26 повестки дня. Управление безопасностью полетов и данные о безопасности полетов****ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ ГДГА ИНДИИ ИНИЦИАТИВЫ  
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**

(Представлено Индией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем документе содержится информация о разработке и реализации государственной программы Индии по безопасности полетов Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) Индии в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А (Повышать уровень безопасности полетов гражданской авиации во всем мире)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 В секторе гражданской авиации в Индии за последние несколько лет наблюдался феноменальный рост. Объем внутренних и международных пассажирских перевозок возрос соответственно с 22,3 и 19,3 млн в 2005 году до 44,5 и 29 млн в 2009 году. Общий объем воздушных перевозок в Индии достиг 73,5 млн в 2009 году по сравнению с 41,6 млн в 2005 году. В секторе грузовых перевозок также наблюдалась тенденция к увеличению от 0,8 млн т в 2005 году до 1,4 млн т в 2009 году. Аналогичным образом взлетно-посадочные операции воздушных судов увеличились с 838 тыс. в 2005–2006 гг. до 1331 тыс. в 2009–2010 гг. Общий объем пассажиропотока в Индии в 2009–2010 гг. достиг 123,75 млн по сравнению с 40 млн в 2000–2001 гг. По оценкам (2010–2015 гг.) Международного совета аэропортов (МСА) объем пассажирских перевозок в Индии в 2015 году составит порядка 177,71 млн, а по долгосрочным прогнозам МСА (2008–2027 гг.) объем пассажирских перевозок, по всей вероятности, увеличится до 580,78 млн в 2027 году, возрастая на 9,2 % в год.

1.2 Такое увеличение воздушных перевозок за последние несколько лет не только потребовало большего количества воздушных судов, но также реализации более совершенной аэропортовой и аэронавигационной структуры для обеспечения безопасной, упорядоченной и эффективной деятельности. В результате этого к ГДГА стали предъявляться дополнительные требования в части обеспечения того, чтобы поставщики обслуживания соблюдали стандарты безопасности полетов, включая ответственность за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов. Нынешний и будущий феноменальный рост может быть обеспечен только путем укрепления существующей в ГДГА системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов гражданской авиации.

1.3 В результате проведенной в Индии в октябре 2006 года проверки состояния безопасности полетов в рамках УППКБП Международной организации гражданской авиации (ИКАО) было сделано 70 выводов и выработаны рекомендации, главным образом в отношении отсутствия адекватно структуризованной организации гражданской авиации, недостатка в подготовленных технических кадрах (особенно в области производства полетов, аэронавигационного обслуживания и аэродромов), а также отсутствия эффективного механизма разрешения связанных с безопасностью полетов проблем в целях обеспечения безопасности полетов гражданской авиации. По состоянию на настоящее время приняты меры по 61 выводу, а действия по оставшимся 9 выводам, главным образом в области аэронавигационного обслуживания, по всей вероятности будут завершены к июню 2011 года. Нынешнее положение дел в отношении этих действий указано на веб-сайте ОИБП ИКАО.

1.4 На основании отчета ИКАО о проверке Федеральное авиационное управление (ФАУ) в марте 2009 года в рамках программы ИАСА сделало 19 замечаний в области наличия надлежащего технического инструктивного материала для технических специалистов ГДГА, найма и удержания на работе надлежащих технических специалистов в ГДГА, разработки постоянно действующей программы надзора за эксплуатантами воздушных судов и разрешения выявленных проблем, связанных с безопасностью полетов. ГДГА обеспечила выполнение всех замечаний в течение 5 мес. ФАУ во время своего последующего визита в сентябре 2009 года проинформировало ГДГА о том, что оно выполняет Международные стандарты по безопасности полетов, и заявило, что Индия по-прежнему сохраняет за собой категорию 1. Это было еще раз подтверждено в ходе визита ФАУ в июле 2010 года, во время которого представители ФАУ высоко оценили предпринятые ГДГА инициативы и заявили, что ГДГА не только успешно предпринял действия в период до сентября 2009 года, но также продемонстрировал поразительные успехи в постоянном совершенствовании и улучшении системы контроля за обеспечением безопасности полетов, что было сверх всяких ожиданий. В своих заключительных замечаниях ФАУ заявило, что Индия считается "образцом для подражания" и играет лидирующую роль для остальных государств в регионе Азии в секторе гражданской авиации.

1.5 ФАУ подтвердило, что сектор гражданской авиации в Индии превышает Международные стандарты.

## 2. ПОСЛЕДНИЕ ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 Для того чтобы не утратить эффективность предпринятых до настоящего момента действий, в ГДГА создана система постоянного мониторинга. После проверок ИКАО и ИАСА на уровне ГДГА была подготовлена "дорожная карта", определившая 11 областей безопасности полетов.

## 2.2

Ниже приводится краткое изложение некоторых последних инициатив:

- a) В выводах проверок ИКАО и ИАСА указывалось на необходимость создания эффективной организационной структуры ГДГА, обладающей достаточной административной и финансовой гибкостью для проведения работы в области контроля за обеспечением безопасности полетов. В этой связи Министерство и ГДГА попросили ИКАО провести *исследование, касающееся целесообразности создания ведомства гражданской авиации*. Окончательный отчет был получен в апреле 2010 года. В отчете отмечается необходимость создания ведомства гражданской авиации (ВГА) и содержатся правовые и административные меры, которые необходимо принять для создания и функционирования ВГА Индии. Упомянутый доклад изучается правительством.
- b) Подготовлен технический инструктивный материал в области производства полетов, летной годности и правоприменения, предназначенный для использования инспекторами ГДГА по вопросам безопасности полетов. Все инспекторы прошли подготовку по использованию технического инструктивного материала.
- c) Опубликовано Руководство по надзору и Руководство по процедурам и политике в области правоприменения, в которых содержатся политика и всесторонние процедуры для сотрудников ГДГА по осуществлению надзора и правоприменительных действий против лиц, организаций и авиакомпаний и конкретно предусматривается участие юристов в процессе правоприменения.
- d) В ГДГА создан *отдел надзора и правоприменения* для подготовки и мониторинга ежегодной программы надзора. Данный отдел координирует проведение ежемесячных совещаний для рассмотрения проведенных в рамках надзора проверок, ведет базу данных всех выводов, сделанных в ходе проверок, и осуществляет их мониторинг до устранения недостатков. В 2009 году в рамках мероприятий по надзору ГДГА провел 4327 проверок и планирует провести 4788 проверок в 2010 году. В ходе 2009 и 2010 гг. (до июня 2010 года) было предпринято 189 правоприменительных действий.
- e) Создан *совет по безопасности полетов (BFAS)* для разрешения проблем уровня I, выявленных в ходе мероприятий по надзору, и для их мониторинга. Совет также осуществляет мониторинг хода устранения недостатков уровня II и определяет правоприменительные действия против владельцев соответствующих разрешений на основе серьезности недостатков, выявленных в ходе мероприятий по надзору.
- f) Для содействия обмену всеми заинтересованными сторонами информацией, касающейся безопасности полетов, выводы уровня I размещаются в обезличенной форме на веб-сайте ГДГА. Этот новый подход поможет выявлять и устранять угрозы до того, как они приведут к инцидентам/происшествиям в определенной организации.
- g) В ГДГА создан *отдел опасных грузов*, возглавляемый главным инспектором опасных грузов в штаб-квартире. Мероприятия по надзору осуществляются инспекторами опасных грузов, командированными отраслью.

- h) В июле 2009 года введена программа *надзора за иностранными авиакомпаниями (SOFA)*, направленная на выполнение обязательств ГДГА в отношении соблюдения Стандартов Приложения 6 ИКАО. Программа надзора на 2010 год включает проверки 70 иностранных авиакомпаний.
- i) Повышенный спрос на имеющих свидетельства пилотов заставил многих пилотов для получения свидетельств уезжать в другие Договаривающиеся государства. Согласно существующим правилам ГДГА обменивает эти иностранные свидетельства на индийские свидетельства. Для того чтобы отслеживать качество подготовки, проведенной в иностранных учебных заведениях, в ГДГА создана система *обеспечения качества учебной деятельности за границей*. В рамках данной системы ГДГА совместно с ВГА данной страны проводит инспекцию иностранного учебного заведения (иностранного учебного заведения). Аналогичным проверкам сотрудниками ГДГА подлежат также учебные заведения, выдающие квалификационные отметки о типе (TRTO).
- j) В связи с замедлением экономического роста, которое имело место в прошлом году (2009 год), возникла необходимость проверить финансовое состояние авиакомпаний и оценить его воздействие на безопасность полетов. Была введена система финансового надзора за эксплуатантами воздушных судов, в соответствии с которой на основании оценки финансового состояния принималось решение о повышенных мерах надзора в течение периода, когда авиакомпания испытывает трудности. Было издано правило оценки управления воздушным перевозчиком осуществлением значительных изменений – финансовый надзор с точки зрения безопасности полетов.
- k) Правительство Индии утвердило создание 427 технических должностей и 129 нетехнических, вспомогательных должностей для усиления и перестройки ГДГА. По сравнению с 144 техническими должностями в марте 2009 года, в ГДГА в июне 2010 года работало 254 технических специалиста, а к сентябрю 2010 года это число, по всей вероятности, возрастет до 432. В Директорате летных стандартов ГДГА работают 32 пилота, имеющих опыт полетов на воздушных судах с неподвижным крылом, вертолетах и воздушных судах авиации общего назначения.
- l) Были созданы три новых директората, а именно: *воздушного движения и организации воздушного пространства, информационных технологий и учебных заведений*. Директорат учебных заведений ГДГА был создан совместно с администрацией аэропортов Индии.
- m) Были расширены региональные отделения ГДГА для выполнения задач, связанных с отделами производства полетов, летной годности и безопасности полетов, и в настоящее время их возглавляют заместители генерального директора, обладающие финансовыми и административными полномочиями.
- n) В 2009 году была начата реализация трех технических проектов ИКАО в области безопасности полетов, аэродромов и аэронавигационного обслуживания с целью расширения возможностей ГДГА в организации

контроля за обеспечением безопасности полетов. Проект по аэродромам был недавно завершен, и проводится работа по выводам в области аэродромов, содержащимся в отчете о проверке ИКАО. Осуществляются два других проекта, которые будут завершены через 6 мес – 1 год.

- o) В 2009 году создана *Постоянная консультативная группа экспертов по авиационным нормам (ARAP)* с восемью рабочими группами (РГ), в состав которой вошли сотрудники ГДГА, поставщики обслуживания и эксплуатанты и в задачу которой входит рассмотрение существующих нормативных положений в области летной годности, производства полетов, безопасности полетов, выдачи свидетельств авиационному персоналу, воздушных перевозок, аэродромов и аэронавигационного обслуживания, а также изучение передовой международной отраслевой практики и глобальной гармонизации стандартов и предложение пересмотра по необходимости существующих нормативных положений. Рабочие группы проделали большой объем работы.
- p) Для того чтобы не допустить большого числа правил, избежать дублирования и обеспечить последовательность правил, в январе 2010 года была создана группа по правилам гражданской авиации (CARG) под председательством генерального директора.
- q) Был проведен анализ пробелов и на его основе подготовлен проект *государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)* в соответствии со Стандартами ИКАО. Документ, в котором будут изложены основные показатели безопасности полетов, будет опубликован в ноябре 2010 года.
- r) В соответствии со Стандартами ИКАО авиакомпании, организации по техническому обслуживанию, аэродромы, поставщики аэронавигационного обслуживания должны ввести в своих организациях *систему управления безопасностью полетов (СУБП)*. Изданы правила, определяющие процесс утверждения ГДГА систем управления безопасностью полетов (СУБП).
- s) В ГДГА под председательством генерального директора гражданской авиации создан *консультативный совет по безопасности полетов гражданской авиации (CASAC)*. Совет консультирует ГДГА по вопросам дальнейшего повышения уровня безопасности полетов путем использования всех имеющихся научно-технических знаний и состоит из экспертов от авиакомпаний, экспертов, специализирующихся в области производства полетов, летной годности, аэродромов, аэронавигационного обслуживания, авиастроения и эффективности деятельности человека. Совет также может приглашать международных экспертов из ИКАО, ФАУ, ЕАБП, фирм "Боинг" и "Эрбас" и т. д.
- t) В ГДГА создана *система анализа информации о безопасности полетов (SIAS)* с целью предпринятия проактивных действий для повышения уровня безопасности полетов посредством использования информации, относящейся к безопасности полетов. Данная система введена в действие в июне 2010 года.

- у) Инспектора ГДГА по безопасности полетов являются технически квалифицированными, опытными и подготовленными специалистами. Подготовка инспекторов (в стране и за границей) проводится на объектах изготовителей, ведомств гражданской авиации и в других агентствах, например ФАУ, СААС, ИАТА и т. д. Время от времени ГДГА также организует конференции, практикумы, семинары для популяризации и повышения безопасности полетов. Для лучшего функционирования и транспарентности ГДГА применяет основанные на ИТ решения путем создания информационных процессов для более эффективного использования людских ресурсов. ГДГА также ввел систему по обеспечению своевременного соблюдения и выполнения принятых ИКАО *Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS)*.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 ГДГА ставит своей задачей использование и совершенствование системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов посредством проактивного принятия правил и их соблюдения утвержденными организациями. Настоящая проблема, стоящая перед ГДГА, заключается в управлении феноменальным ростом воздушных перевозок с учетом безопасности полетов.

— КОНЕЦ —