



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению технической комиссией

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРОК РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе приводится информация об условиях создания и практике применения в Российской Федерации инспекционных проверок по вопросам безопасности полетов в отношении воздушных судов как российских, так и иностранных эксплуатантов.

Действия: Ассамблее предлагается принять данную информацию к сведению.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А
<i>Финансовые последствия</i>	Не применимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 1996 году Европейская конференция по гражданской авиации (ЕКГА) приступила к реализации программы "Оценка безопасности иностранных воздушных судов (SAFA)", предусматривающей инспектирование на перроне иностранных воздушных судов, прибывающих в международные аэропорты государств – членов ЕКГА.

1.2 При всей своей схожести процедуры инспекции на перроне, выполняемые в государствах – членах ЕКГА и в Российской Федерации, имели и существенные различия. С целью ликвидации этих различий в 2006 году в Российской Федерации изданы специальные правила, определяющие порядок организации и проведение инспекторских проверок гражданских воздушных судов в аэропортах.

1.3 В течение 6 месяцев 2010 года в Российской Федерации проведена 17171 проверка воздушных судов на перроне, в том числе 1689 проверок в отношении иностранных воздушных

¹ Текст на русском языке представлен Российской Федерацией.

судов. По результатам проверок сделано 6700 замечаний в отношении экипажей и состояния воздушных судов.

1.4 Применяемые в Российской Федерации принципы проведения проверок воздушных судов утверждены 11 сентября 2009 года и соответствуют принципам, изложенным в Дос 8335 *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"* (5-е издание, 2010 год).

2. ПРОЦЕДУРЫ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРОК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

2.1 Порядок проведения проверок воздушных судов и использования получаемых результатов установлен Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация), который определяет:

- a) форму задания на проведение инспекторской проверки воздушных судов российских и иностранных авиакомпаний;
- b) форму отчета об инспекторской проверке воздушного судна на перроне и порядка его оформления;
- c) форму акта результатов проверки коммерческой загрузки;
- d) классификацию последующих действий по категориям нарушений, выявленных при проведении инспектирования воздушных судов;
- e) порядок расчета коэффициента риска по нарушениям, выявленным при проведении инспектирования воздушных судов и принимаемым мерам для их устранения.

2.2 В любом аэропорту Российской Федерации каждое гражданское воздушное судно, как иностранное, так и российское, может быть предметом инспекторской проверки на перроне в качестве основного средства подтверждения его безопасной эксплуатации. При проведении проверок соблюдается принцип отсутствия дискриминации – инспекционная проверка на перроне применяется в равной мере как к воздушным судам Российской Федерации, так и к воздушным судам иностранных авиакомпаний.

2.3 Проверке подлежат главным образом документы членов экипажа, фактическое состояние воздушного судна, наличие и состояние обязательного оборудования кабины, коммерческая загрузка, судовая и полетная документация. Основным справочным материалом для таких проверок воздушных судов иностранных авиакомпаний являются Приложения к Чикагской конвенции, а именно Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложение 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и Приложение 8 *"Летная годность воздушных судов"*. В отношении российских ВС, кроме требований Приложений к Чикагской конвенции, дополнительно используется нормативная правовая и техническая документация, регулирующая деятельность гражданской авиации Российской Федерации.

2.4 Инспекционные проверки проводятся специально подготовленными инспекторами территориальных органов Росавиации. Главным координирующим звеном при организации

проведения инспекторских проверок на перроне при обобщении, анализе и использовании их результатов является Управление инспекции по безопасности полетов Росавиации.

2.5 Количество рейсов, выполняемых в российские аэропорты, значительно превышает возможности по их инспектированию. Это означает, что инспекторские проверки на перроне производятся или по случайному выбору, или в соответствии с определенными направлениями. При этом принимаются следующие приоритетные направления выбора объекта инспектирования:

- a) определенное государство регистрации эксплуатанта;
- b) определенный тип воздушного судна;
- c) определенный характер перевозок (регулярные, чартерные, пассажирские, грузовые и т.д.);
- d) определенный эксплуатант;
- e) определенное воздушное судно с индивидуальными особенностями регистрации или конструкции;
- f) коммерческая загрузка воздушного судна.

2.6 Для проведения инспекционных проверок на перроне российских и иностранных воздушных судов, находящихся в контрольных зонах международных аэропортов Российской Федерации, определен специальный порядок взаимодействия Росавиации с таможенными и пограничными службами, предоставляющий возможность беспрепятственного допуска на борт этих воздушных судов инспекторов Росавиации.

2.7 Инспекторы Росавиации не могут входить на борт воздушного судна или проводить инспектирование без предварительного предъявления своих полномочий командиру воздушного судна и/или представителю эксплуатанта. В случае отсутствия представителя эксплуатанта, членов летного, кабинного экипажей и обслуживающего или технического персонала эксплуатанта на борту воздушного судна или рядом с ним инспекторская проверка на перроне не проводится.

2.8 Для проведения инспекторской проверки на перроне иностранных воздушных судов инспекторам Росавиации разрешается привлекать специалистов организаций и авиапредприятий Российской Федерации, владеющих английским языком. При обнаружении нарушений правил загрузки инспекторам рекомендуется использовать фото- и видеотехнику.

3. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ИНСПЕКТОРСКИХ ПРОВЕРОК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ПЕРРОНЕ

3.1 Для каждого из пунктов проверки определены три категории несоответствий в зависимости от их влияния на безопасность полетов:

- a) 1-я категория несоответствий – это незначительные несоответствия, которые не оказывают значительного влияния на безопасное выполнение полета;

- b) 2-я категория несоответствий – это несоответствия, существенно влияющие на безопасность полетов;
- c) 3-я категория несоответствий – это несоответствия, оказывающие наиболее значительное влияние на безопасность полетов или на безопасную перевозку пассажиров, груза.

3.2 Основываясь на категориях несоответствий определяются последующие действия, которые необходимо предпринять.

3.2.1 Учитывая, что несоответствия 1-ой категории не оказывают существенного влияния на безопасность эксплуатации воздушного судна, инспектор Росавиации ограничивается устной информацией командиру воздушного судна или представлением ему копии отчета об инспекторской проверке воздушного судна на перроне.

3.2.2 Действия после установления несоответствий 2-ой категории состоят из ряда элементов:

- a) 1-й класс действий – информация командиру воздушного судна;
- b) 2-й класс действий – направление территориальным органом Росавиации, инспектор которого проводил проверку, отчета об инспекторской проверке воздушного судна на перроне в адрес полномочного органа государства эксплуатанта, а также в адрес Управления инспекции по безопасности полетов.

3.2.3 Действия после установления несоответствий 3-й категории также неоднозначны и в зависимости от степени влияния их на безопасность полета могут быть следующими:

- a) накладываются ограничения на эксплуатацию воздушного судна;
- b) применяются корректирующие действия (устранение обнаруженных дефектов). Если устранение возможно провести только на базе технического обслуживания, то предусматривается перелет на базу без коммерческой загрузки;
- c) остановка воздушного судна в аэропорту проверки;
- d) приостановление или отзыв разрешения на полеты в Российскую Федерацию.

3.2.4 Воздушному судну запрещается вылет в ситуации, когда командир не соглашается с отнесением тех или иных несоответствий к категории 3 и не принимает мер к их устранению.

3.3 В случае обнаружения значительных отклонений при инспектировании воздушного судна эта информация в минимально короткие сроки направляется в Управление инспекции по безопасности полетов для того, чтобы выполнить корректирующие действия не только в отношении проинспектированного воздушного судна, но и в отношении других воздушных судов, на которых также возможны такие же отклонения от принятого стандарта.

3.4 Предусматривается ежемесячный расчёт средних коэффициентов риска российских эксплуатантов воздушного транспорта с учетом результатов проверок их воздушных судов на

иностранных аэродромах. При среднем коэффициенте риска 2,0 и более предусматривается необходимость усиления контроля за воздушными судами эксплуатанта. При среднем коэффициенте риска 2,5 и более рассматривается вопрос о введении предупредительных мер к эксплуатанту воздушного транспорта вплоть до ограничения на регионы полетов, полеты типов (экземпляров) воздушных судов и/или о внеочередном инспектировании его базовых объектов в области обеспечения безопасности полетов.

3.5 В отношении иностранных авиакомпаний Федеральным агентством воздушного транспорта не применялась практика запрещения полетов в Российской Федерации в случае снижения рейтинга авиакомпаний ниже установленного уровня. Федеральное агентство воздушного транспорта считает, что эта мера является крайней и любое снижение рейтинга должно быть предварительно тщательно проанализировано с целью исключения грубых ошибок, так как критерии, которыми пользуются инспекторы при проверках, могут быть субъективными.

3.6 Вместе с тем, в случае отсутствия реакции на обоснованные замечания инспекторов, повторяемости серьезных нарушений правил обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта оставляет за собой право принять меры ограничительного характера в отношении полетов таких авиакомпаний в Российскую Федерацию, не дожидаясь снижения ее рейтинга до определенного значения. Такие решения будут приниматься Российской Федерацией во взаимодействии с заинтересованными государствами, в полном соответствии с Чикагской конвенцией.

3.7 С 1 июня 2010 года в Управлении инспекции по безопасности полетов Росавиации началась опытная эксплуатация системы комплексного анализа результатов проверок воздушных судов российских и зарубежных авиакомпаний. Данная система предназначена для оперативного получения полной и достоверной информации и поддержания в актуальном состоянии единого информационного массива данных о результатах инспекционного контроля российских и иностранных эксплуатантов. Система распространена на все территориальные управления Росавиации.

4. ВЫВОДЫ

4.1 Российская система проведения проверок воздушных судов по оценке их безопасности и комплексного анализа результатов проведенных проверок, отвечающая положениям Doc 8335, последовательно используется на практике. Опыт ее применения может быть использован в национальных, региональных или глобальных целях в международной гражданской авиации.