



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Безопасность полетов. Поддержка внедрения

ВЫДАЧА И ПРИЗНАНИЕ СЕРТИФИКАТОВ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ) И РАЗРЕШЕНИЙ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В последние годы авиакомпании – члены ИАТА стали свидетелями увеличения объема документации, которую требуют государства для разрешения полетов авиакомпаний, зарегистрированных в других государствах.

Согласно процедур, связанных с этими разрешениями, авиакомпании должны представлять множество документов, которые не имеют никакого отношения к безопасности полетов. Управление таким большим количеством несогласованных требований значительно увеличивает затраты и административное бремя при отсутствии оправданной выгоды для безопасности полетов или эффективности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) призвать государства придерживаться стандартного содержания и формата при выдаче СЭ и связанных с ними эксплуатационных спецификаций, изложенных в Приложении 6;
- б) призвать государства-члены признавать действительными СЭ и соответствующие эксплуатационные спецификации, выдаваемые другими государствами и отвечающие требованиям Приложения 6.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Основопологающим элементом международной авиации является признание сертификатов, свидетельств и согласований, дополняемое системой непрерывного надзора. Руководствуясь этим основопологающим принципом, ИАТА активно поддерживает Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Эта Программа ИКАО способствует систематическому и прозрачному сбору и изданию данных по безопасности полетов.

¹ Тексты на арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены ИАТА.

1.2 ИАТА также сыграла значительную роль, помогая государствам выполнять свои обязанности (см. п. 4.2.2.2 *части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов"*) по мониторингу полетов на их территории через внедрение программы ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (IOSA) и предоставление списка эксплуатантов, полностью соблюдающих требования IOSA.

1.3 Резолюция А36-6 Ассамблеи ИКАО, помимо прочего:

1) *"напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости осуществлять надзор за своими эксплуатантами в сфере безопасности полетов в полном соответствии с действующим SARPS, убеждаться в том, что иностранные эксплуатанты, выполняющие полеты над их территорией, находятся под надлежащим надзором со стороны их собственных государств, и принимать соответствующие меры, когда это необходимо, для поддержания уровня безопасности;

...

4) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства признавать действительным сертификат авиаэксплуатанта (САЭ), выданный другим Договаривающимся государством, для целей полета над их территориями, включая посадки и взлеты, при условии, что требования, согласно которым этот сертификат был выдан, соответствуют минимальным применимым Стандартам, указанным в разделе II частей I и III Приложения 6;

5) *настоятельно призывает* Генерального секретаря продолжать разработку необходимых руководящих принципов и процедур для верификации условий признания действительными сертификатов и свидетельств в соответствии со статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами;

6) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства устанавливать эксплуатационные правила, регулирующие допуск иностранных авиаэксплуатантов на их территорию, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе и в соответствии со Стандартами, руководящими принципами и процедурами ИКАО, уделяя при этом должное внимание необходимости сведения к минимуму затрат и нагрузки на Договаривающиеся государства и эксплуатантов;

7) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения конкретных эксплуатационных требований и мер, регулирующих допуск эксплуатантов из других Договаривающихся государств, которые бы сказывались отрицательным образом на упорядоченном развитии международной гражданской авиации".

1.4 После принятия п. 7 вышеупомянутой резолюции ИКАО разработала поправку 32 к Приложению 6, которая вступила в силу 20 июля 2008 года и начала применяться 20 ноября 2008 года, предлагая дополнительные стандарты. Кроме того, был пересмотрен и обновлен документ *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и*

постоянного надзора" (Дос 8335). Несмотря на эти усилия отдельные государства все чаще вводят требования к иностранным эксплуатантам (эксплуатационные спецификации), которые не соответствуют действующим положениям Приложения 6 или части любой системы всеобщего обмена данными. Соблюдение этих требований стало для авиакомпаний значительным дополнительным бременем.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 В связи с законными требованиями в области безопасности полетов авиация стала одним из самых регламентированных видов коммерческой деятельности в мире. Эта деятельность является также одной из самых глобальных, поскольку авиакомпании выполняют рейсы по многим международным направлениям. Эти два фактора подчеркивают острую необходимость гармонизации в регулировании.

2.2 Поэтому у отрасли вызывает беспокойство растущее количество государств, вводящих новые требования, которые идут в разрез со Стандартами Приложения 6 и соответствующим инструктивным материалом и почти не способствуют безопасности полетов и эффективности системы воздушного транспорта.

2.3 Данная проблема особенно актуальна в вопросах, касающихся выдаваемых авиакомпаниями сертификата эксплуатанта (СЭ) и эксплуатационных спецификаций, когда регулирующие органы в одном государстве выпускают новые требования, затрагивающие эксплуатантов, зарегистрированных в другом государстве. Положения Приложения 6 являются основой для разработки таких требований. В последние годы авиакомпании – члены ИАТА были свидетелями увеличения количества таких новых требований, призывающих авиакомпании представлять широкий набор документов, имеющих очень слабое отношение к безопасности полетов. Один из примеров – требование к эксплуатантам представлять договор об аренде для каждого иностранного воздушного судна, выполняющего рейсы в этом государстве.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Учитывая глобальный характер воздушного транспорта и весомые нормативные требования к авиаэксплуатантам, крайне важно обеспечивать разумный уровень согласованности этих требований. ИКАО обеспечила такую согласованность при помощи положений Приложения 6, а также содержательного инструктивного материала. Сложившаяся ситуация все большей удаленности от этих положений сделала выполнение требований тягостным и обременительным при отсутствии оправданной выгоды для безопасности полетов или эффективности.