

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации****УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕССА МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЙ ПЕРЕДАЧИ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

(Представлено Рабочей группой по вопросам авиации)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В силу изменений характера и структуры сектора воздушного транспорта за последние три десятилетия возросло количество межгосударственных передач воздушных судов. 8–9 июня 2016 года в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) состоялась встреча экспертов по межгосударственной передаче воздушных судов (ХВТ), на которой обсуждался вопрос упрощения межгосударственной передачи в рамках действующей нормативной базы государств и ИКАО. На встрече было признано, что, несмотря на то, что действующая система ХВТ обеспечивает хороший уровень безопасности, необходимо повысить ее эффективность, гармонизацию и потенциал в рамках глобальной системы гражданской авиации для решения вопросов, связанных с увеличением межгосударственных передач, без отвлечения ресурсов от деятельности по поддержанию или повышению уровня безопасности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- признать увеличение распространенности ХВТ и необходимость решения указанных вопросов при сохранении действующих стандартов безопасности;
- признать, что внедрение соответствующих действующих или планируемых инициатив ИКАО упростит процесс ХВТ;
- одобрить продолжение работы ИКАО, связанной с ХВТ, и последующее развитие этой работы на основе направления дальнейших действий, указанного в выводах и рекомендациях встречи по ХВТ, приложенных к настоящему документу;

предложить Совету поддержать разработку глобального механизма, способного упростить возможность для государств делегировать функции и выполнение действий организациям и отдельным лицам с целью повышения эффективности процесса ХВТ.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями ИКАО "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, упоминаемые в данном документе, будут выполнены при условии наличия ресурсов в Бюджете регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	<i>Краткое резюме обсуждений</i> , Встреча по вопросам межгосударственной передачи воздушных судов (ХВТ)

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены Рабочей группой по вопросам авиации.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За последние три десятилетия характер и структура сектора воздушного транспорта претерпели огромные изменения. Среди этих изменений – увеличение использования лизинга воздушных судов, создание альянсов авиакомпаний и совместная эксплуатация воздушных линий (код-шеринг), а также использование услуг сторонних специалистов других государств для выполнения технического обслуживания воздушных судов, производства полетов и наземной эксплуатации с целью обеспечения операционной гибкости. Все это, в свою очередь, привело к увеличению количества передач воздушных судов от одного государства другому.

1.2 8–9 июня 2016 года в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) состоялась встреча экспертов по межгосударственной передаче воздушных судов (Cross-Border Transferability, ХВТ), на которой обсуждался вопрос упрощения процесса межгосударственной передачи воздушных судов в рамках действующей нормативно-правовой базы государств и ИКАО. Целью встречи было обеспечение и повышение уровня безопасности в ситуации, когда в глобальной системе гражданской авиации с каждым годом совершается все больше и больше передач воздушных судов от одного государства другому. В прилагаемых к настоящему документу выводах и рекомендациях встречи указано направление дальнейших действий. В полном *Кратком резюме обсуждений* предоставлен полный обзор пунктов повестки дня встречи и их обсуждений. Указанное резюме доступно на сайте <http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/documentation-reference-documents.aspx>.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Действующая нормативно-правовая база и административные процессы, относящиеся к ХВТ, были разработаны, когда практически все коммерческие воздушные суда приобретались непосредственно их эксплуатантами, находились в собственности этих эксплуатантов и использовались ими в течение большей части или всего срока службы. Соответственно, изменения в государственной принадлежности воздушного судна были нечастыми, и летная годность любого конкретного коммерческого воздушного судна в основном регулировалась одной юрисдикцией в течение большей части или всего срока службы воздушного судна. Однако в последние три десятилетия эксплуатанты воздушных судов осознали, что по сравнению с владением лизинг части самолетного парка значительно повышает эффективность капиталовложений и эксплуатации. Процент взятых в лизинг коммерческих воздушных судов уверенно повысился до 40 % от всего глобального парка установленного оборудования. Более того, значительное количество передач воздушных судов от одного государства другому сегодня происходит в связи с тем, что авиакомпании продают находящиеся в их собственности самолеты из-за изменений требований, предъявляемых к самолетному парку, или из-за планового переоснащения парка, а также в результате сезонного лизинга или сублизинга самолетов между авиаперевозчиками. Скоординированное планирование самолетного парка авиакомпаниями, являющимися членами альянсов, еще более способствовало увеличению количества передач воздушных судов от одного государства другому.

2.2 Такой рост деятельности в сфере ХВТ выявил определенную неэффективность глобальной системы, которая создавалась в то время, когда межгосударственная передача воздушных судов была относительно редкой. Хотя государства эффективно внедряют Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), относящиеся к ХВТ, в соответствующем процессе имеются значительные расхождения, которые способствовали неэффективному использованию ресурсов и возможному отвлечению ресурсов государств от мер

по обеспечению безопасности. Более того, различия правил, требований и практики в разных странах приводят к дублированию и неэффективности, затрагивающей всех членов авиационного сообщества, что повышает вероятность ошибок. Поскольку количество передач воздушных судов от одного государства другому продолжает увеличиваться, необходимо усовершенствовать процесс ХВТ с целью поддержания или повышения существующего уровня безопасности, следя за тем, чтобы ресурсы не отвлекались от других предпринимаемых государствами мер, направленных на обеспечение безопасности.

2.3 Важно, чтобы ИКАО продолжала работу в области ХВТ и упрощала процесс ХВТ. Благодаря повышению уровня доступности, точности, полноты и прозрачности информации и данных, относящихся к ХВТ, может повыситься уровень предупреждения ошибок и выявления рисков, связанных с этим процессом. Совершенствование межгосударственной передачи воздушных судов также упростит уравнивание требований к ресурсам с эффективным контролем безопасности и повысит экономическую эффективность, экономию затрат и гармонизацию глобальной нормативно-правовой базы, применимой к ХВТ. Действующие инициативы ИКАО в области разработки глобального согласованного подхода к эксплуатационным предприятиям, назначенным для технического обслуживания, электронные журналы подготовки самолетов и другие инициативы ИКАО будут значительно способствовать процессу ХВТ. Кроме того, существует необходимость повышения согласованности процессов и руководств, а также интеграции действующих или планируемых инициатив ИКАО, относящихся к ХВТ, и совершенствования и разработки инструментов и механизмов, которые упростят процесс межгосударственной передачи воздушных судов. Выводы и рекомендации встречи по вопросам ХВТ поддерживают непрерывную работу ИКАО по ХВТ и выявляют положительное направление дальнейших действий по решению вопросов безопасности.

2.4 На встрече по вопросам ХВТ была также поддержана разработка глобального механизма, способного упростить возможности государств по делегированию функций и выполнению действий организациям и отдельным лицам с целью повышения эффективности процесса ХВТ, а также определению формы технического содействия, целесообразного для государств. Эта система делегирования упростит действующую систему сертификации, повысит уровень доверия к рабочему продукту и не отменит ответственность государств. Такая практика может быть целесообразной, в частности, для стандартизации способа представления документации по ХВТ.

3. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

3.1 Межгосударственная передача воздушных судов находится на подъеме, при этом существуют возможности усовершенствования инструментов, материалов, правил и процедур, используемых в действующей системе, с целью упрощения формальностей, связанных с этим изменением, и повышения текущего уровня безопасности. Исходя из вышеизложенного, Ассамблее предлагается одобрить работу ИКАО, относящуюся к ХВТ, и последующее развитие этой работы на основе направления дальнейших действий, указанного в выводах и рекомендациях встречи по ХВТ.

ДОБАВЛЕНИЕ

Направление дальнейших действий, указанное в выводах и рекомендациях встречи по вопросам межгосударственной передачи воздушных судов (ХВТ), состоявшейся в Монреале (Канада) 8–9 июня 2016 года

На встрече было *признано следующее*, а также были *сделаны выводы* о следующем:

- a) текущий процесс ХВТ обеспечивает хороший уровень безопасности в авиационной отрасли;
- b) необходимо позаботиться о том, чтобы будущая деятельность по ХВТ, включая значительный рост межгосударственных передач, не снижала текущий уровень безопасности;
- c) необходимо повысить эффективность процесса ХВТ при сохранении высочайшего уровня безопасности;
- d) преимущества усовершенствования процесса ХВТ включают в себя следующее:
 - 1) повышение уровня доступности, точности, полноты и прозрачности информации и данных, относящихся к процессу ХВТ, что будет способствовать предупреждению ошибок и выявлению рисков, связанных с процессом ХВТ;
 - 2) уравнивание требований к ресурсам с эффективным контролем безопасности;
 - 3) повышение экономической эффективности и увеличение экономии затрат; и
 - 4) гармонизация глобальной нормативно-правовой базы, применимой к процессу ХВТ.
- e) инициативы ИКАО в области разработки глобального согласованного подхода к эксплуатационным предприятиям, назначенным для технического обслуживания (АМО), электронные журналы подготовки самолетов (ЕАМР) и другие инициативы ИКАО будут значительно способствовать процессу ХВТ;
- f) практика делегирования функций и выполнения действий организациям или отдельным лицам, предусмотренная в некоторых нормативно-правовых базах, упрощает процесс ХВТ; и
- g) необходимо проинформировать авиационное сообщество о выводах и рекомендациях данной встречи и повысить осведомленность о них.

На встрече было *рекомендовано* следующее:

- a) усовершенствовать соответствующие руководства, включая стандартизацию документов и форм, относящихся к передаче воздушных судов;
- b) выявить положения ИКАО, требующие усовершенствования, с целью обеспечения согласованных правил и процессов, направленных на облегчение, упрощение и прочее улучшение процесса ХВТ;
- c) разработать руководства по устранению ограничений календарного срока службы воздушных судов, относящихся к процессу ХВТ, с учетом передовой практики;
- d) разработать глобальный механизм, способный упростить возможности государств делегировать функции и выполнение действий организациям или отдельным лицам с целью повышения стандартизации и эффективности процесса ХВТ;
- e) чтобы ИКАО организовала рабочую группу по координации действий, относящихся к совершенствованию процесса ХВТ;
- f) чтобы ИКАО, совместно со своими партнерами по обеспечению безопасности, продолжала улучшать и разрабатывать инструменты и механизмы, упрощающие процесс ХВТ;
- g) чтобы ИКАО разработала усовершенствованную систему информации, относящуюся к процессу ХВТ, с обеспечением интеграции в нее действующих инициатив и их дальнейшего развития;

Appendix

- h) чтобы ИКАО продолжала работу по АМО, ЕАМР и прочим инициативам с учетом упрощения процесса ХВТ;
- i) чтобы участники встречи содействовали распространению выводов и рекомендаций данной встречи на международной арене.

— КОНЕЦ —