

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации****СЕРТИФИКАЦИЯ КОМПАНИЙ ПО НАЗЕМНОМУ
ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

(Представлено Доминиканской Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Одним из приоритетов в области безопасности полетов во всем мире является повышение уровня безопасности операций на ВПП, призванное уменьшить степень риска на этапах взлета и посадки, а также во время наземного движения.

Доминиканская Республика считает, что для повышения уровня безопасности полетов, уменьшения количества инцидентов, избежания нанесения телесных повреждений персоналу на рабочей площади аэропортов, а также в силу большого числа зарегистрированных в различных международных аэропортах событий, связанных с поставщиками наземного обслуживания, крайне необходимо внедрить сертификационные требования для таких поставщиков обслуживания воздушных судов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рекомендовать разработать Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в целях оказания поддержки государствам при регулировании деятельности компаний по наземному обслуживанию воздушных судов;
- б) поручить Секретариату разработать инструктивный материал для поддержки внедрения будущих Стандартов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, а которой говорится в настоящем документе, может осуществляться в пределах ассигнований, предусмотренных бюджетом Регулярной программы
<i>Справочный материал</i>	Дос 10004, 2014-2016 Глобальный план обеспечения безопасности полетов

¹ Текст на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Одним из приоритетов в области безопасности полетов во всем мире является повышение уровня безопасности операций на ВПП, призванное уменьшить степень риска на этапах взлета и посадки, а также во время наземного движения.

1.2 В ходе статистического анализа наземных инцидентов в Доминиканской Республике выяснилось, что большое число инцидентов связано с деятельностью компаний по наземному обслуживанию воздушных судов, и что некоторые из инцидентов привели к отмене рейсов, повреждению конструкции воздушных судов и нанесению телесных повреждений персоналу.

1.3 В одной только Доминиканской Республике повреждения воздушных судов и телесные повреждения персонала нанесли ущерб в сотни тысяч долларов и сотни потерянных человеко-часов. Если экстраполировать эту статистику на весь мир, счет, несомненно, пойдет уже на миллиарды долларов и тысячи потерянных человеко-часов в год.

1.4 Данные инциденты являются причиной не только материального ущерба, но и оказывают непосредственное влияние на безопасность полетов, поэтому необходимо принять своевременные корректирующие меры до того, как будет нанесен еще больший и невосполнимый ущерб.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В ходе подробного исследования зарегистрированных в Доминиканской Республике инцидентов, в которых участвовали поставщики наземного обслуживания, были выявлены повторяющиеся закономерности и причины, позволившие выделить следующие способствующие факторы: отсутствие соответствующей подготовки сотрудников; неэффективное внедрение программ контроля за употреблением психотропных препаратов и высокая ротация среди сотрудников поставщиков обслуживания.

2.2 Отреагировав на сложившуюся ситуацию, Доминиканский институт гражданской авиации, являющийся ведомством гражданской авиации (ВГА) Доминиканской Республики, решил разработать нормативные положения, регламентирующие правила наземного обслуживания воздушных судов, и требования к сертификации агентов по наземному обслуживанию. Данные нормативные положения были опубликованы в декабре 2014 года и положительно восприняты всеми компаниями, предоставляющими такое обслуживание. На сегодняшний день все поставщики обслуживания участвуют в процессе сертификации.

2.3 При регулировании данного вида обслуживания важно иметь в виду, что способы его предоставления могут быть различными. Его может предоставлять государство, эксплуатант аэропорта, эксплуатант авиакомпании или компании, специализирующиеся на обслуживании конкретного типа и предоставляющие его.

2.4 Например, в случае с услугами по обеспечению топливом в некоторых государствах компании, оказывающие данные услуги, получают разрешение на работу не у ВГА, а у других государственных органов, но поскольку эти компании работают в аэропортах, они должны также подпадать под режим регулирования из соображений безопасности полетов.

2.5 Еще одним фактором, который необходимо принимать во внимание, является вероятность того, что одновременно обслуживать одно находящееся на земле воздушное судно могут несколько компаний. Одна компания может заниматься заправкой топливом, другая – поставкой салонных и столовых принадлежностей или бортового питания, третья – уборкой салона, обработкой санузлов и водяной системы, а четвертая компания обеспечивает загрузку или выгрузку груза и багажа. Поэтому полномочный орган обязан удостовериться в том, что деятельность поставщиков, взаимодействующих друг с другом при предоставлении наземного обслуживания, должным образом скоординирована с учетом возможных последствий такого взаимодействия для безопасности полетов.

3. **ВЫВОД**

3.1 Несмотря на то что Доминиканская Республика уже ввела данное требование на национальном уровне и приняла нормативные положения для авиации Доминиканской Республики, определяющие правила сертификации и требования, которым должны соответствовать поставщики обслуживания, она считает, что Международной организации гражданской авиации следует в качестве одного из элементов ее стратегии по повышению уровня безопасности полетов и эффективности международных воздушных перевозок разработать набор требований для внедрения в глобальном масштабе в качестве Стандарта, на основе и при помощи которого другие государства-члены смогут разрабатывать данные требования и включать их в свои национальные правила и нормативные положения.

— КОНЕЦ —