



АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 25 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

**ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРАКТИКИ НАДЗОРА В ОТНОШЕНИИ ИНОСТРАННЫХ
АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом рабочем документе подчеркивается растущая эксплуатационная неэффективность и административные проблемы, с которыми сталкиваются авиаперевозчики из-за отсутствия согласованных процедур надзора в отношении иностранных эксплуатантов. К ним относятся дублирующие процессы утверждения, противоречивые нормативные ожидания и ограниченное использование цифровых инструментов. Без обеспечения соразмерного повышения безопасности полетов или эффективности такая фрагментация создает ненужную нагрузку, которой можно было бы избежать как в случае эксплуатантов, так и в случае регулирующих органов. В этом документе рекомендуется, чтобы ИКАО разработала стандартизированный инструктивный материал и рассмотрела централизованный механизм для упрощения надзора в отношении иностранных эксплуатантов и повышения согласованности глобального регулирования.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению содержание данного рабочего документа;
- признать наличие административных и эксплуатационных проблем, возникающих в результате нестандартизированного надзора в отношении иностранных эксплуатантов;
- предложить ИКАО передать этот вопрос на рассмотрение соответствующего технического органа для разработки согласованных инструктивных материалов, приведенных в соответствие с признанной практикой ИКАО;
- поощрять рассмотрение вопроса о создании централизованного механизма ИКАО в целях повышения прозрачности, сокращения дублирования и повышения эффективности.

Стратегические цели	Этот рабочий документ относится к стратегической цели <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i>
Финансовые последствия	Финансовые последствия отсутствуют
Справочный материал	Приложение 6 <i>"Эксплуатация воздушных судов"</i> Приложение 8 <i>"Летная годность воздушных судов"</i> Дос 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международные авиаперевозчики, в том числе ведущие мировые авиакомпании и грузовые авиаперевозчики, сталкиваются с растущим набором требований к сертификации и надзору при международных полетах. Заинтересованные стороны неоднократно выражали обеспокоенность в связи с тем, что государства применяют к иностранным эксплуатантам дополнительные или особые процедуры утверждения.

1.2 Эти проблемы включают необходимость получения сертификатов иностранных эксплуатантов (АОС), специальных разрешений в отношении воздушных судов или требование о прохождении дублирующих процессов, несмотря на наличие утверждений, признанных ИКАО.

1.3 Эти расхождения, выявленные на основе практического опыта авиакомпаний, могут привести к задержкам, увеличению эксплуатационных расходов и ненужной регулятивной нагрузке без соответствующих улучшений в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Заинтересованные стороны отрасли постоянно отмечают эксплуатационную неэффективность, связанную с различиями в системах надзора.

2.2 Эксплуатантам часто приходится представлять аналогичную документацию несколько раз в разных юрисдикциях, в разных форматах, что приводит к неэффективности и создает административную нагрузку.

2.3 Отсутствие согласованного подхода способствует непостоянству сроков обработки, недостаточной прозрачности и ограниченной предсказуемости для эксплуатантов.

2.4 К ключевым проблемам, поднятым авиаперевозчиками и отраслевыми группами, относятся следующие:

- a) ограничения на прямое взаимодействие между иностранными эксплуатантами и полномочными органами гражданской авиации;
- b) ограниченная автоматизация и длительные сроки согласования;
- c) избыточные сборы или административные расходы, явно не связанные с деятельностью, касающейся безопасности полетов;
- d) различные требования в отношении эксплуатантов, имеющих дело с одним и тем же полномочным органом.

2.5 Эти факторы могут ограничивать гибкость деятельности эксплуатанта, усложнять назначение воздушных судов на рейсы и составление расписания, а также потенциально подрывать конкуренцию.

2.6 Ввиду обозначенных вызовов рекомендуется, чтобы ИКАО рассмотрела следующие действия для решения проблем, последовательно поднимаемых эксплуатантами воздушных судов и отраженных в позициях региональных и глобальных ассоциаций авиакомпаний:

- a) рассмотреть возможность разработки инструктивных материалов для содействия более последовательному надзору в отношении иностранных эксплуатантов;
- b) выявлять и поощрять использование проверенных и эффективных процедур, уже принятых некоторыми государствами;
- c) изучить возможность создания централизованного, управляемого ИКАО реестра для выдачи разрешений иностранным эксплуатантам в целях повышения прозрачности и оптимизации процессов валидации.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Различия в процедурах надзора в отношении иностранных эксплуатантов представляют собой все более серьезную проблему с точки зрения эксплуатации, особенно в отсутствие согласованного глобального подхода. Разработка стандартизированной практики и рассмотрение вопроса о создании централизованного реестра будет способствовать сокращению административного бремени, повышению предсказуемости и достижению стратегических целей ИКАО в области обеспечения безопасности полетов, эффективности и сотрудничества.

— КОНЕЦ —