



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

ВЗАИМНОЕ ПРИЗНАНИЕ СЕРТИФИКАТОВ УТВЕРЖДЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации от имени
54 африканских государств²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Сертификация и надзор за утвержденными организациями по техническому обслуживанию (АМО) со стороны нескольких ведомств гражданской авиации (ВГА) часто приводят к неэффективности эксплуатации, дублированию нормативных актов и высоким затратам на обеспечение соответствия как для АМО, так и для авиакомпаний. Отсутствие согласованных на глобальном уровне стандартов и рамок взаимного признания приводит к задержкам в обслуживании, увеличению затрат и потенциальным пробелам в области контроля за обеспечением безопасности полетов.

ИКАО признала эти проблемы и работает над разработкой стандартов и инструктивных материалов для взаимного признания иностранных сертификатов АМО. Хотя эти усилия заслуживают высокой оценки, необходимо срочно ускорить этот процесс, чтобы обеспечить глобальную согласованность и эффективность регулирования.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) настоятельно призывать государства и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) уделять внимание этому вопросу и помогать друг другу в создании механизмов для признания утверждения организаций по техническому обслуживанию;
- б) поручить ИКАО завершить стандартизацию и гармонизацию взаимного признания сертификатов утвержденных организаций по техническому обслуживанию (АМО) с помощью соответствующей рамочной основы для реализации соглашений о взаимном признании (МРА);
- с) поручить ИКАО разработать механизмы для укрепления регламентационного потенциала и надзора за деятельностью АМО.

Стратегические цели

Этот рабочий документ относится к стратегической цели *"Каждый полет безопасен и защищен"*

¹ Тексты на английском и французском языках предоставлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 " <i>Эксплуатация воздушных судов</i> " Приложение 8 " <i>Летная годность воздушных судов</i> " Дос 9760, <i>Руководство по летной годности</i> Дос 10184, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 7 октября 2022 года)</i> Резолюции Ассамблеи А38-12, А29-3, А38-12, А41-10 Дос 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Приложении 8 "*Летная годность воздушных судов*" и Приложении 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" ИКАО устанавливает международные стандарты технического обслуживания воздушных судов, включая утвержденный порядок надзора за организациями по техническому обслуживанию (АМО). Однако отсутствие системы взаимного признания между ведомствами гражданской авиации (ВГА) привело к несогласованным процессам сертификации, дублированию проверок и надзорных мероприятий, а также дополнительным расходам на обеспечение соответствия.

1.2 В Чикагской *Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 7300) и резолюциях Ассамблеи ИКАО, таких как А29-3 "*Глобальное согласование правил*", подчеркивается важность глобального согласования правил регулирующего надзора. Несмотря на усилия ИКАО, предпринимаемые в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБП), отсутствие глобального стандартизированного и согласованного подхода к сертификации АМО остается проблемой.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Операционные и нормативные проблемы

2.1.1 Отсутствие взаимного признания увеличивает затраты на обеспечение соответствия для АМО, которые должны придерживаться различных, а иногда и противоречивых национальных требований. Эта дополнительная финансовая нагрузка влияет на конкурентоспособность сектора технического обслуживания, особенно на развивающихся авиационных рынках.

2.2 Вопросы безопасности полетов и надзора

2.2.1 Проверки, проводимые ИКАО по линии МНМ-УППКБП, выявили различия в том, каким образом государства осуществляют надзор за АМО. Согласованный подход на основе соглашений о взаимном признании (MRA) улучшит глобальную согласованность и соответствие Стандартам ИКАО.

2.2.2 Авиационная отрасль, включая такие организации, как Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и организации по техническому обслуживанию, ремонту и капитальному ремонту (MRO), выступила за гармонизированную сертификацию АМО для оптимизации эксплуатационной эффективности без ущерба для безопасности полетов.

2.2.3 Текущая работа ИКАО по разработке стандартов и инструктивных материалов по взаимному признанию сертификатов АМО является шагом в правильном направлении. Тем не менее, темпы внедрения такого подхода должны быть ускорены для удовлетворения острой потребности в стандартизированном, согласованном и эффективном надзоре за организациями по техническому обслуживанию.

3. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

3.1 Создание системы взаимного признания

3.1.1 В дополнение к пунктам 10.2.2, 10.2.3, 10.4.2 и 10.4.3 главы 10 части III "Государство регистрации" документа Дос 9760 ИКАО *Руководство по летной годности*, ИКАО следует разработать глобальные рамки для руководства осуществлением взаимного признания АМО. Эти рамки должны содействовать заключению MRA между государствами. Такие соглашения обеспечат признание сертификатов об утверждении АМО, выданных одним государством, другими государствами, что позволит сократить избыточный надзор. Можно извлечь уроки из существующих двусторонних соглашений, таких как соглашения между Агентством Европейского союза по безопасности полетов (EASA) и Федеральным авиационным управлением (ФАУ) о создании глобальной модели признания АМО.

3.1.2 Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), особенно те, которые имеют обязательную нормативную базу, могут служить платформой для реализации следующего:

- a) содействия стандартизации и гармонизации правил утверждения организаций по техническому обслуживанию;
- b) заключению MRA между государствами-членами;
- c) проведению государствами – членами ИКАО единых проверок/инспекций, результаты которых будут признаваться другими государствами – членами ИКАО;
- d) выдачи государствами – членами единых сертификатов об утверждении АМО, которые будут признаваться другими государствами – членами ИКАО.

3.1.3 RSOO при поддержке ИКАО и соответствующих региональных органов могут затем объединить свои усилия на основе согласованной нормативной базы, чтобы разработать единое соглашение о взаимном признании (MRA) для каждого региона/сообщества или группы государств, что приведет к проведению единых проверок/инспекций с выдачей единого сертификата об утверждении, который будет признаваться другими государствами – членами ИКАО.

3.1.4 Статья 33 Чикагской конвенции "Признание удостоверений и свидетельств" требует признания другими Договаривающимися государствами сертификатов летной годности и удостоверений о квалификации и свидетельств, которые были выданы или которым была придана сила Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано воздушное судно, при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с Конвенцией, или превышают их. Кроме того, п. 4.2.2.1 части I *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*

Приложение 6 "*Эксплуатация воздушных судов*" предусматривает, что Договаривающиеся государства признают действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценны применимым Стандартам, содержащимся в этом Приложении и в Приложении 19. По аналогии с вышеуказанными положениями ИКАО может разработать стандарт для взаимного признания АМО Договаривающимися государствами, не являющимися государствами регистрации, при условии, что требования, в соответствии с которыми было выдано утверждение, по меньшей мере равноценны применимым Стандартам.

3.2 Укрепление механизмов регулирования и надзора

3.2.1 ИКАО рекомендуется продолжить мозговой штурм и уделять особое внимание технической помощи государствам в укреплении их возможностей в области контроля. Это включает адекватные учебные программы и компетенции инспекторов, а также разработку методов контроля, основанных на оценке рисков.

3.2.2 Для повышения эффективности и прозрачности следует изучить вопрос о внедрении цифровых инструментов сертификации и контроля, таких как электронный учет и сертификация на основе блокчейна.

3.3 Инструменты внедрения

3.3.1 Создание ИКАО глобальной базы данных, предназначенной для сбора и обмена данными и информацией об АМО, должно помочь государствам и RSOO в создании Системы взаимного признания АМО.

3.3.2 Такой инструмент обеспечит единый доступ к данным и информации по безопасности полетов, относящимся ко всем утвержденным государствами организациям по техническому обслуживанию, что позволит при необходимости вводить, проверять и изменять в контролируемой форме данные, касающиеся сферы деятельности АМО и действительности выданных им утверждений.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Отсутствие стандартизированных и согласованных систем сертификации и взаимного признания сертификатов об утверждении АМО продолжает препятствовать повышению эффективности деятельности по техническому обслуживанию воздушных судов. Возникающее в результате нормативное бремя влияет на АМО, авиакомпании и ВГА, не обеспечивая при этом никаких существенных преимуществ в области безопасности полетов.

4.2 ИКАО уже приступила к разработке инструктивного материала по взаимному признанию сертификатов об утверждении АМО. Однако темпы разработки и внедрения должны быть ускорены для оптимизации ресурсов в области государственного контроля за обеспечением безопасности полетов и для удовлетворения потребностей отрасли в большем единообразии и эффективности.