

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 33 повестки дня. Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ****ПРИЗНАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СЕРТИФИКАТОВ**

(Представлено Чили при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Перу, Суринама, Уругвая и Эквадора)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Члены SRVSOP – региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) в Латинской Америке – разделяют мнение о необходимости понизить степень дублирования деятельности в отношении сертификации и контроля утвержденных организаций по техническому обслуживанию (УОТО) и утвержденных учебных организаций (УУО), с тем чтобы содействовать глобальному развитию авиационной отрасли и повышению уровня безопасности полетов посредством применения стандартов, согласующихся с SARPS, которые содержатся в Приложениях к Чикагской конвенции.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) оказать ИКАО поддержку в осуществлении мер по созданию глобальной платформы для сертификации и контроля УОТО и УУО, основанной на региональной гармонизации регламентирующих требований и правил осуществления данных действий;

б) настоятельно призвать государства и региональные организации на глобальном уровне подписать соглашения о взаимном признании утвержденных организаций по техническому обслуживанию и учебных организаций, с тем чтобы избежать дублирования усилий и содействовать развитию глобальной авиационной отрасли;

с) настоятельно призвать государства определить сроки гармонизации их нормативных положений, основанных на SARPS, которые содержатся в Приложениях к Чикагской конвенции, чтобы обеспечить возможность для их стандартизации и упростить международный процесс сертификации и контроля вышеупомянутых организаций.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Экономия ресурсов на процессах сертификации и контроля
<i>Справочный материал</i>	Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 2 "Правила полетов" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 7 "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 14 "Аэродромы" Приложение 16 "Охрана окружающей среды" Приложение 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху" Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Дос 7300 "Конвенция о международной гражданской авиации" Дос 10046 "Доклад Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов (2015)"

¹ Текст на испанском языке представлен Чили.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В выводе 3/1 доклада Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов, состоявшейся в Монреале (Канада) 2–5 февраля 2015 года утверждается, что ИКАО во взаимодействии с государствами и отраслевыми организациями следует разработать международные рамки и региональные инициативы с целью сокращения объема дублирования в области сертификации и контроля утвержденных организаций по техническому обслуживанию (УОТО).

1.2 В Конференции также принимало участие Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америки, представившее рабочий документ, в котором подчеркивалось, что в связи с глобализацией международной авиационной отрасли, организации по обслуживанию, такие как УОТО, вынуждены проходить множество различных процессов сертификации и контроля в соответствии с разными регламентирующими схемами, принятыми в управлениях гражданской авиации (САА) государств, в которые они обращаются. Это не обязательно приводит к повышению уровня безопасности полетов, скорее наоборот, – к расходованию ресурсов государств и отрасли из-за соответствующего дублирования задач. В результате наметилась потребность разработать новые стратегии для рассмотрения других эффективных путей осуществления контроля и содействия развитию данных организаций авиационной отрасли.

1.3 Несмотря на то, что многие государства заключили двусторонние соглашения с целью понизить степень такого дублирования, это продолжает расходовать ресурсы государств и отрасли, причем не только УОТО, но и утвержденных учебных организаций (УУО). Введение требований по внедрению систем управления безопасностью полетов (СУБП) в отношении таких организаций только усугубило проблему.

1.4 С другой стороны, в рамках Региональной системы сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP), объединяющей 12 государств Латинской Америки, которых также затронула данная проблема, была разработана стратегия в соответствии с ее задачей по оказанию содействия государствам, согласно которой первым шагом для предотвращения дублирования усилий и ресурсов входящих в ее состав государств является выработка общих нормативных положений на основе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300), которые получили название "латиноамериканские авиационные правила" (LAR), с целью ускорить безопасное и эффективное внедрение процессов как органами гражданской авиации, так и отраслью в рамках единого подхода.

1.5 В этом смысле LAR разрабатывались с целью достижения высокого уровня гармонизации и с использованием SARPS, содержащихся в Приложениях к Конвенции, а также посредством анализа регулятивных моделей других государств, имеющих крупную авиационную отрасль в качестве основы для разработки и усовершенствования LAR.

1.6 В настоящее время SRVSOP выпустила 36 нормативных положений, учитывающих требования Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложения 2 *"Правила полетов"*, Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложения 7 *"Национальные и регистрационные знаки воздушных судов"*, Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*, Приложения 14 *"Аэродромы"*, Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, Приложения 18 *"Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"* и Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"* к Конвенции о международной гражданской авиации. Аналогичным образом, в дополнение к ним и для более эффективного их осуществления государствами и

авиационной отрасли подготовлено 10 руководств, 38 консультативных циркуляров, 4 брошюры с инструктивными материалами о многонациональных сертификатах и 28 контрольных перечней соблюдения положений, используемых государствами для того, чтобы сообщать о прогрессе в деле гармонизации LAR. Это помогает государствам, осуществляющим процесс гармонизации, обеспечить учет критического элемента 2 (нормативные акты) и критического элемента 5 (технический инструктивный материал).

1.7 Кроме того, SRVSOP обеспечивает обучение CAA и отрасли для выполнения критического элемента 4, при этом ответственность по осуществлению и соблюдению критических элементов реализации (CE-6, CE-7 и CE-8) остается за государствами.

2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СЕРТИФИКАТЫ В РАМКАХ SRVSOP

2.1 Осуществляемый государствами процесс гармонизации LAR в настоящее время находится на среднем мировом уровне в 73 % (PEL/OPS/AIR) и по плану должен завершиться в марте 2017 года. Прогресс в его осуществлении позволил государствам принимать более амбициозные меры, включая подписание многосторонних соглашений по техническому сотрудничеству в целях взаимного признания международных сертификатов, выданных международными проверяющими органами LAR для:

- a) организаций по техническому обслуживанию (LAR 145);
- b) учебных центров гражданской авиации (LAR 141, 142 и 147);
- c) центров медицинского освидетельствования авиационного персонала (LAR 67).

2.2 В 2012 году началась международная сертификация организаций по техническому обслуживанию в рамках данного соглашения, целью которого является укрепление деятельности по выдаче и продлению сертификатов на международном уровне, предотвращение дублирования усилий и поощрение строгого соблюдения Стандартов и Рекомендованной практики, содержащихся в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации.

2.3 Что касается УОТО, на сегодняшний день международный сертификат получили четыре (4) организации по техническому обслуживанию в Латинской Америке:

- a) LAN (Перу);
- b) AEROLANE (Эквадор);
- c) LAN (Колумбия);
- d) CMR SAS (Колумбия);

2.4 SRVSOP также начала процесс сертификации организации по техническому обслуживанию *Division Turbos SRL* (Аргентина).

2.5 Что касается учебных организаций, ожидается, что первый международный сертификат будет выдан в этом году учебному центру LAR 141 в Эквадоре. Были получены и другие запросы, которые будут рассматриваться в 2017 году.

3. ПРИЗНАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СЕРТИФИКАТОВ НА ГЛОБАЛЬНОМ УРОВНЕ

3.1 Считается, что создание международных рамок и развитие региональных инициатив является первоочередной задачей для сокращения объема дублирования действий по контролю таких учреждений, как УОТО и УУО, и обеспечения эффективного и хорошо организованного управления надзорной деятельностью с опорой на согласованные нормативные положения, основанные на SARPS, содержащихся в Приложениях к Конвенции. Данные рамки позволят всем государствам использовать свои ресурсы более эффективно, значительно сократить количество проверок и обеспечат отрасль возможностью осуществлять свою деятельность в соответствии с транспарентным и реалистичным графиком проверок.

3.2 Кроме того, проведение международных проверок в соответствии с едиными критериями оценки будет способствовать повышению уровня безопасности полетов. Наконец, существует мнение, что проведение процессов сертификации и контроля на международном уровне обеспечит отрасли и САА следующие преимущества глобального характера:

Для отрасли

- a) в рамках единого процесса организация сможет получить разрешение у другого государства – члена ИКАО, являющегося участником международных соглашений, избегая тем самым дублирования усилий (человеко-часов и документации) и достигая значительной экономии средств, что приведет к увеличению прибыли, которую можно инвестировать в повышение уровня безопасности полетов;
- b) оценка и контроль организации будут осуществляться в соответствии с едиными критериями и процедурами, основанными на SARPS, которые содержатся в Приложениях к Конвенции, и на передовой практике проведения проверок, согласованной между государствами, что позволит избежать выполнения дополнительных и иногда отличающихся друг от друга требований;
- c) международный подход позволит организациям расширить набор услуг, предоставляемых воздушным судам, зарегистрированным в другом государстве, что приведет к увеличению прибыли и укрепит позиции таких организаций на авиационном рынке.

Для САА/государства

- a) содействие развитию деятельности по сертификации и контролю на международном уровне;
- b) содействие развитию государственных организаций, обеспечивающих высокие стандарты качества и безопасности полетов по всему миру;
- c) повышение квалификации государственных проверяющих органов посредством применения передовой практики сертификации и контроля в рамках стандартизированных процедур;

- d) повышение уровня эффективного учета критических элементов государственной системы обеспечения безопасности полетов применительно к процессам сертификации и контроля.

— КОНЕЦ —