



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

**СТАНДАРТИЗАЦИЯ СЕРТИФИКАЦИОННЫХ ТРЕБОВАНИЙ
ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ЭКСПЛУАТАНТОВ**

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

За последние несколько лет требования к надзору за деятельностью и сертификацией иностранных эксплуатантов возросли и достигли отметки, когда необходимость в стандартизации и гармонизации стала критичной.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) признать необходимость в определении Стандартов для сертификации иностранных эксплуатантов;

б) поручить ИКАО предоставить государствам-членам больше инструктивных указаний относительно ожидаемых требований к надзору за деятельностью и сертификацией иностранных эксплуатантов с должным учетом того, что иностранные эксплуатанты играют значительную позитивную роль в развитии экономики и обеспечении ее устойчивости любых посещаемых стран.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Дос 8335 "Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиация является одним из наиболее регулируемых видов деятельности, поскольку безопасность полетов имеет исключительно важное значение.

1.2 Для достижения приемлемого уровня безопасности полетов национальные авиационные системы требуют создания надлежащей системы надзора за национальными и иностранными эксплуатантами воздушных судов.

1.3 Утверждение иностранного эксплуатанта и система надзора за обеспечением им безопасности полетов должны соответствовать положениям документа ИКАО Doc 8335 *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"*. Несмотря на определение таких инструктивных указаний все еще трудно добиться гармонизации и стандартизации среди государств-членов, и текущая ситуация требует усиленного внимания со стороны ИКАО.

1.4 Как указано в документе A39-WP/123, регулирование, установленное в сотрудничестве с отраслью, и базирующееся на мировых стандартах, разработанных ИКАО, является краеугольным камнем нашего успеха в обеспечении достигнутого уровня безопасности авиации. Однако за последние несколько лет утверждение иностранных эксплуатантов превратилось в формальный сертификационный процесс, который стремительно расширился по своему количеству и характеру. Многие органы регулирования во всем мире разработали свои собственные правила и системы для осуществления сертификации иностранных эксплуатантов, в то время как утверждение и система постоянного надзора являются достаточными требованиями.

1.5 Такой установленный процесс связан с обязательством государства, предусмотренным статьей 6 Чикагской конвенции.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Каждый процесс сертификации иностранного эксплуатанта занимает много времени и требует дополнительных ресурсов. Он может также иметь негативные последствия, отвлекая ресурсы от выполнения задачи по повышению уровня безопасности полетов и соблюдению правил в соответствии с требованиями государства регистрации/государства эксплуатанта.

2.2 Стандарт утверждения иностранного эксплуатанта.

2.2.1 Увеличение количества и ужесточение требований эксплуатационных спецификаций, действующих помимо минимальных требований, указанных в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, стало причиной единодушного обращения эксплуатантов к государствам с просьбой достичь общего согласия и принять согласованные требования. Существует необходимость в разработке международного стандарта, устанавливающего требования для сертификации иностранных эксплуатантов, при этом сохраняя доверие к надзорной деятельности, осуществляемой государством регистрации/государством эксплуатанта.

2.2.2 Затем акцент должен быть сделан на инструментарию, который мог бы быть использован для упрощения обработки заявлений. Реестр сертификатов эксплуатантов (СЭ) был попыткой обеспечить общую платформу для того, чтобы органы регулирования имели доступ к большей части информации, однако задержка в реализации этого проекта и отсутствие поддержки со стороны различных участников способствовали созданию ситуации, когда большинство государств, вводящих в действие требования в отношении сертификации иностранных эксплуатантов, разработали свои собственные процессы и заявления. Это увеличивает масштабы задач и времени, необходимые эксплуатантам для предоставления одной и той же информации различным полномочным органам.

2.2.3 Потребность в очень прагматичной системе сертификации иностранных эксплуатантов очевидна и высвечивает другие проблемы.

2.2.3.1 Существует ограниченная информация о времени обработки заявлений полномочными органами. Хотя большинство из них выпускают первоначальные документы до начала эксплуатации или переутвержденные документы до истечения сроков их действия, эксплуатанты подчеркнули тот факт, что в некоторых случаях документы вовремя не выпускаются и что иногда между подачей заявления и выдачей документации может пройти несколько месяцев, что таким образом накладывает чрезмерные эксплуатационные ограничения на эксплуатанта и мобилизует связанные с обеспечением безопасности полетов ресурсы на ненужную деятельность.

2.2.3.2 Информация, касающаяся сертификации иностранных эксплуатантов, иногда не публикуется или отсутствует на английском языке.

2.2.3.3 Было бы полезным рационализировать требуемые информацию/данные/документы. Они должны быть сведены к одному элементу, который будет способствовать постоянному надзору. Требования о предоставлении копии свидетельства каждого члена летного экипажа или копии руководства по эксплуатации и т. д. представляет собой чрезмерное решение, которое может непреднамеренно поставить под угрозу безопасность полетов. Сертификация эксплуатанта воздушных судов/постоянный надзор за его деятельностью остаются главной ответственностью государства эксплуатанта, и они не могут быть заменены сертификацией иностранного эксплуатанта, если только не существует соглашения в рамках статьи 83 *bis*.

2.2.3.4 Объединенные Арабские Эмираты вновь повторяют, что суверенность каждого государства имеет важнейшее значение. Однако Объединенные Арабские Эмираты призывают к более реалистическому подходу для обеспечения того, чтобы в центре внимания воздушного транспорта оставались безопасность полетов и авиационная безопасность при очень экономичном темпе реализации. Любая дополнительная деятельность, возлагаемая на иностранных эксплуатантов, должна быть соизмерима с проблемами в области безопасности полетов, которые иностранные эксплуатанты могут создать в системе гражданской авиации другого государства.

3. **ВЫВОД**

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) напомнить государствам посредством письма государствам ограничить свои обязательства в отношении иностранных эксплуатантов утверждением и постоянным надзором, а не полной сертификацией (как указано в документе ИКАО Doc 8335), если только ситуация с тем или иным иностранным эксплуатантом не требует более тщательной "сертификации" из-за возникновения проблем с безопасностью полетов;
- b) поручить государствам использовать данные, получаемые от Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) и Федерального авиационного управления (ФАУ) и разработать подход, основанный на анализе данных о рисках, как этого требует Приложение 19 "*Управление безопасностью полетов*" в рамках ГосПБП.