



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации**

**ГЛОБАЛЬНОЕ СОГЛАСОВАНИЕ ПОЛИТИКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ  
ДЕМОНТИРОВАННЫХ С ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ЧАСТЕЙ**

(Представлено Китаем)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Настоящий документ подготовлен с учетом тенденции развития глобального сектора утилизации воздушных судов, а также положений Приложения 8 и Руководства по летной годности (Doc 9760) и предлагает унифицировать политику разборки воздушных судов на части с целью их эффективного глобального использования при сохранении уровня безопасности полетов.

Всем государствам-членам предлагается согласовать свои подходы к утверждению организаций по техническому обслуживанию в части управления работами по разборке воздушных судов на части с целью их повторного использования и во взаимодействии с отраслевыми ассоциациями внедрить надежные банки данных, обеспечивающие прослеживаемость снятых частей.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) призвать государства-члены унифицировать политику проведения работ по утилизации и разборке воздушных судов с целью повторного использования снятых частей; и
- б) поручить Аэронавигационной комиссии изменить SARPS в Приложении 8, с тем чтобы обеспечить основу включения конкретного инструктивного материала в документ Doc 9760.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Работы, упомянутые в настоящем документе, будут проводиться с учетом располагаемых ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2023–2025 гг.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Doc 9760 "Руководство по летной годности"

**1. ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Согласно имеющимся оценкам, каждый год в мире будет сниматься с эксплуатации в среднем более 1000 воздушных судов, что предполагает быстрое развитие сектора утилизации

<sup>1</sup> Версии документа на английском и китайском языках подготовлены Китаем.

воздушных судов. В сообществе гражданской авиации стало глобальной общей практикой повторно использовать части, снятые с выведенных из эксплуатации воздушных судов, в дополнение к промышленным поставкам частей в процессе срока службы воздушных судов, включающего их проектирование, изготовление, эксплуатацию, техническое обслуживание и последующее использование их частей.

1.2 Помимо решения проблем загрязнения окружающей среды, связанных с утилизацией выведенных из эксплуатации воздушных судов, снятие частей с воздушных судов стало важным инструментом поддержания эксплуатации устаревших типов воздушных судов и снижения расходов на запасные части в результате повторного использования пригодных к эксплуатации частей. Однако такая практика также создает определенные риски для управления безопасностью полетов.

1.3 Пункт 9.10 "Подлинность и работоспособность составных частей воздушного судна" главы 9 части III *Руководства по летной годности* (Doc 9760) содержит конкретный инструктивный материал по "составным частям, снятым с более не эксплуатируемых воздушных судов", указывающий, что "важно, чтобы процесс снятия составных частей планировался и контролировался, по возможности, аналогично практике, принятой при обычном выполнении работ по техническому обслуживанию на эксплуатируемом воздушном судне" (см. п. 9.10.8.3) и что "оценку состояния и, в конечном счете, допуск к эксплуатации каждой снятой составной части необходимо производить в должным образом утвержденной организации" (см. п. 9.10.8.4). В п. 9.10 включен также конкретный инструктивный материал, касающийся "составных частей, снятых с воздушных судов, потерпевших авиационное происшествие".

1.4 В настоящее время среди государств-членов отсутствует единый подход к управлению разборкой на части воздушных судов и повторному использованию снятых частей. Некоторые государства не разработали никаких правил и не определили "должным образом утвержденные организации". Хотя отдельные страны осуществляют саморегулирование, привлекая свои соответствующие отраслевые ассоциации, трудно обеспечить эффективное глобальное повторное использование снятых с воздушных судов частей без согласованного среди государств-членов подхода к управлению этим процессом.

1.5 Главным препятствием для глобального повторного использования снятых с воздушных судов частей является трудность прослеживания их источника, включая прослеживание разбираемых на части воздушных судов и цепочек поставок. В том случае, когда правительство государства-члена не выполняет свои обязанности по осуществлению надзора, трудно проводить соответствующие расследования на основе совместных действий, даже если получены доклады о подозрительных снятых частях и в таких случаях отсутствует основание для предъявления необходимых исковых требований. По этой причине некоторые государства опасаются использовать снятые с воздушных судов части.

1.6 Управление гражданской авиации Китая (СААС) выпустило в 2019 году консультативный циркуляр AC-145-FS-017 *"Разборка воздушных судов на части"*, который регулирует внутренние процессы разборки воздушных судов на части с целью их повторного использования, предусматривая утверждение организаций по техническому обслуживанию, а также устанавливает надежный банк справочных данных для совместного использования с Китайской ассоциацией предприятий технического обслуживания гражданской авиации (САМАС), что значительно стимулировало китайских воздушных эксплуатантов повторно использовать снимаемые с воздушных судов части при проведении технического обслуживания. В настоящее время СААС рассматривает вопрос о сотрудничестве с Ассоциацией утилизации парка воздушных судов (AFRA) в целях решения вопросов, касающихся утверждения организаций, занимающихся разборкой воздушных судов на части, и требований к обеспечению прослеживаемости за рубежом, с тем чтобы снять ограничения для китайских воздушных эксплуатантов на использование снимаемых с воздушных судов частей за рубежом.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Пункт 9.10 главы 9 части III документа Дос 9760 содержит инструктивный материал, касающийся разборки воздушных судов на части с целью их повторного использования, однако этот материал не является обязательным для государств-членов, поскольку соответствующие основополагающие Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в Приложении 8 отсутствуют. Кроме того, хотя п. 9.10 содержит указание о том, что "важно, чтобы процесс снятия составных частей планировался и контролировался, по возможности, аналогично практике, принятой при обычном выполнении работ по техническому обслуживанию на эксплуатируемом воздушном судне", отсутствует указание о том, какая организация должна считаться "должным образом утвержденной организацией" для проведения оценки.

2.2 Из инструктивного материала в документе Дос 9760 можно видеть, что утвержденная организация по техническому обслуживанию может быть назначена в качестве "должным образом утвержденной организации для осуществления разборки воздушных судов на части с целью их повторного использования, и такая организация по техническому обслуживанию должна отвечать за расследование учетной документации, касающейся разбираемых на части воздушных судов, снимаемых с них частей, включая повторно используемые части с воздушных судов, потерпевших авиационное происшествие.

2.3 Кроме того, отсутствуют четкие требования к прослеживаемости снятых частей в ходе их приемки согласно п. 10.13 "Инспектирование и приемка материалов и составных частей воздушного судна от внешних поставщиков и подрядчиков" главы 10 документа Дос 9670. Как следствие этого, никакие повторно используемые части в результате разборки воздушных судов не могут легко быть приняты в соответствии с простым процессом технического обслуживания и выдачи соответствующего свидетельства и могут иметь глобальное хождение, создавая скрытый риск для безопасности полетов. Практическое решение заключается в создании банка прослеживаемых данных о снятых с воздушных судов частей соответствующими отраслевыми ассоциациями.

## 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Если все государства-члены смогут принять согласованный подход к включению разборки воздушных судов на части с целью их повторного использования в порядок утверждения организаций по техническому обслуживанию, а также согласовать с отраслевыми ассоциациями создание надежных банков прослеживаемых данных, то такие меры будут способствовать глобальному использованию снятых с воздушных судов частей и снижению эксплуатационных расходов глобальной авиатранспортной отрасли при поддержании должного уровня безопасности полетов.