

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации****ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТЧИКА В ОТНОШЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ
ИНФОРМАЦИИ О ПОДДЕРЖАНИИ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ (МСАИ)**

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Структура авиационной отрасли заметно усложняется с каждым годом. Поскольку воздушные суда проектируются и производятся транснациональными компаниями с использованием цепочек поставок, связывающих заинтересованные стороны из нескольких государств, то конечное изделие зачастую оказывается косвенно подпадающим под действие многочисленных суверенных законодательных систем. Кроме того, авиационные изделия могут быть в определенной степени подвержены воздействию политической и экономической конъюнктуры, что может повлиять на вопросы безопасности полетов. Учитывая, что на рынок технических публикаций и технической поддержки процесса поддержания летной годности производителями оказывают влияние многочисленные системы законодательства, а также право заинтересованных сторон самостоятельно развивать свои коммерческие отношения, необходимо, чтобы каждое договаривающееся государство (то есть государство разработчика или государство регистрации) признало представление обязательной информации о постоянной летной годности (МСАИ) ответственностью соответствующих государств разработчиков, как это установлено в Приложении 8 "Летная годность воздушных судов".

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) оказать поддержку ИКАО в разработке и распространении в ближайшей перспективе инструктивного материала, более подробно описывающего и уточняющего для Договаривающихся государств различия между МСАИ и другими публикациями производителей;
- б) поддержать усилия ИКАО по разработке дальнейшего подробного инструктивного материала к Приложению 8, включая *Руководство по летной годности* (Дос 9760) и другие соответствующие публикации, для уточнения того, какая информация представляется в рамках МСАИ, а какая – в других публикациях производителей.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со всеми стратегическими целями
<i>Финансовые последствия</i>	Экономия ресурсов при сертификации и разработке правил
<i>Справочный материал</i>	Приложение 8, <i>Летная годность воздушных судов</i> ; Дос 9760, <i>Руководство по летной годности</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В том, что касается поддержания летной годности воздушного судна, эксплуатанты и организации по техническому обслуживанию зависят от наличия соответствующей технической документации, разработанной организацией, сконструировавшей воздушное судно, в рамках нормативных требований государства разработчика. Кроме того, государства регистрации полагаются на эту информацию при осуществлении эффективного контроля за состоянием летной годности воздушных судов, эксплуатируемых в рамках их систем регулирования.

1.2 В главе 4 Приложения 8 "Летная годность воздушных судов" установлены касающиеся обязанностей государств разработчиков Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) относительно информации, необходимой для поддержания летной годности и безопасной эксплуатации воздушного судна. Государству регистрации необходим доступ к такой информации для выполнения своих нормативных обязательств.

2. ХОД ОБСУЖДЕНИЯ

2.1 Информация, необходимая для безопасного обслуживания воздушного судна, как правило предоставляется его владельцу непосредственно производителем воздушного судна при поставке изделия, как того требуют соответствующие нормативные положения в государстве разработчика. При этом известно, что в процессе эксплуатации могут возникнуть небезопасные условия, которые могут потребовать дополнительных действий, не предусмотренных первоначальными техническими публикациями о воздушном судне.

2.2 Государство разработчика воздушного судна часто описывает эти действия в Директивах по летной годности (AD) как обязательные действия по поддержанию летной годности воздушного судна. Этот вопрос рассматривается в п. 4.2 главы 4 Приложения 8 "Обязанности Договаривающихся государств, касающиеся поддержания летной годности", где "Обязательная информация о поддержании летной годности (МСАИ)" в п. 4.2.1.1 а) описывается следующим образом:

"... любые общеприменимые сведения, которые оно считает необходимыми для сохранения летной годности воздушного судна, включая двигатели и воздушные винты..."

2.3 Помимо МСАИ, выпущенных государствами разработчиками, эксплуатанты и государства регистрации используют другие технические публикации организации-разработчика воздушного судна, такие как руководства, эксплуатационные бюллетени и другие вспомогательные документы для проведения мероприятий по обслуживанию воздушного судна. Несмотря на то, что часть этих публикаций не относится к МСАИ, в правилах большинства моделей регулирования государства регистрации часто предпочитают рассматривать эти публикации как обязательные, устанавливая требования, которые выходят за рамки главы 4 Приложения 8 и, следовательно, могут быть и не подкреплены обязательствами государства разработчика.

2.4 Необходимо отметить, что согласно Приложению 8 государство разработчика должно предоставлять всю обязательную информацию о поддержании летной годности государствам регистрации воздушного судна. Вместе с тем важно признать также, что другая техническая информация, опубликованная производителем, не подпадает под обязательства государства разработчика согласно главе 4 Приложения 8 и *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, Doc 7300).

2.5 Учитывая взаимозависимость международных участников цепочки проектирования/производства изделий авиационной отрасли, эти публикации обычно подпадают под действие законодательных систем нескольких государств и, как следствие, политических и экономических мер нескольких государств, которые сами по себе не подпадают под определение государства разработчика. Следовательно, эти публикации предоставляются эксплуатантам и другим заинтересованным лицам исключительно на коммерческих и договорных условиях, и не обязательно в рамках обязанностей государства разработчика.

2.6 В связи с этим необходимо, чтобы каждое договаривающееся государство Чикагской конвенции имело общее понимание и ожидания относительно того, какая информация относится к МСАИ согласно Приложению 8, и четкое понимание того, как разграничить эту информацию и другие публикации производителей.

3. **ВЫВОД**

3.1 Эксплуатанты воздушных судов и организации по техническому обслуживанию полагаются на несколько технических публикаций в ходе эксплуатации и технического обслуживания воздушных судов в течение всего их срока службы. Не вся используемая техническая информация является обязательной (МСАИ) для публикации государствами-разработчиками, но может иметь ценность для эксплуатации и даже указываться в нормативных требованиях государств регистрации.

3.2 Учитывая существование публикаций, выпущенных производителем, но не относящихся к МСАИ, Ассамблее предлагается:

- a) оказать поддержку ИКАО в разработке и распространении в ближайшей перспективе инструктивного материала, более подробно описывающего и уточняющего для Договаривающихся государств различия между МСАИ и другими публикациями производителей;
- b) поддержать усилия ИКАО по разработке дальнейшего подробного инструктивного материала к Приложению 8, включая Doc 9760 и другие соответствующие публикации, для уточнения того, какая информация представляется в рамках МСАИ, а какая – в других публикациях производителей.