



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

#### УСИЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПУТЕМ ПРИЗНАНИЯ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ

(Представлено Южной Африкой)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В статье 33 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция, Doc 7300) сказано, что "Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения и свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их".

В соответствии с существующей практикой государства принуждают держателей утверждений получать утверждение, схожее или идентичное с тем, которое выдается местным национальным полномочным органом. Это происходит несмотря на то, что уровень внедрения в другом государстве может быть эквивалентен уровню этого государства.

Настоящий документ призван настойчиво призвать ИКАО и государства-члены создать единую и незатратную среду, при этом уважая суверенитет каждого государства.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) просить ИКАО разработать рамочную концепцию для того, чтобы инструктировать государства в разработке процессов признания удостоверений о годности к полетам и удостоверений о квалификации, а также свидетельств, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения и свидетельства выданы или которым придана сила, эквивалентны;

б) настойчиво призвать государства вступать в двусторонние и многосторонние соглашения, которые призваны признавать удостоверения и свидетельства, выданные друг другом, при условии, что государство, которое намеревается осуществлять деятельность в другом государстве имеет рейтинг, равный или выше рейтинга государства, в котором оно намеревается осуществлять деятельность.

*Стратегические цели*

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями в отношении стратегии и политики

<i>Финансовые последствия</i>	<p><i>Финансовые последствия для авиационного сообщества</i> Финансовые последствия для авиационного сообщества отсутствуют. Финансовые последствия ожидаются для государств с точки зрения внедрения инициатив в области подготовки.</p> <p><i>Финансовые последствия для ИКАО</i> Финансовые последствия для ИКАО не выявлены.</p>
<i>Справочный материал</i>	Неприменимо

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В статье 33 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300) сказано, что "Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения и свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их".

1.2 Для упрощения этого признания действительности далее в статье 37 говорится о том, что "Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать авионавигации и совершенствовать ее".

1.3 Тем не менее, на практике государства продолжают принуждать держателей утверждений получать утверждение, схожее или идентичное с тем, которое выдается местным национальным полномочным органом. В результате, бесперебойная деятельность в области авиации остается сложно достижимой.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 При разработке регулирующих актов большинство государств в соответствии со статьей 37 стремятся обеспечить соответствие своих правил Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО и создают национальные ведомства гражданской авиации, которым поручается регулировать деятельность в области авиации в соответствии с SARPS ИКАО.

2.2 Для обеспечения соответствия SARPS к Договаривающимся государствам применяется Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБП). Результаты УППКБП отражают уровень эффективного внедрения (EI) SARPS ИКАО во всех Договаривающихся государствах.

2.3 Тем не менее, участники авиационной деятельности из развивающихся государств (несмотря на то, что их государства соответствуют SARPS ИКАО и в некоторых случаях имеют хороший EI) не признаются некоторыми государствами и вынуждены получать утверждения от двух или более государств или региональных органов. В случаях, когда существуют соглашения между государствами, они обычно односторонние и составлены в пользу развитых государств.

Такая практика затрудняет развитие авиации в развивающихся государствах и идет вразрез с инициативой ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания".

2.4 В соответствии с духом статьи 33 было бы желательно, если бы государства-члены признавали системы нормативного регулирования друг друга в тех случаях, когда уровни эффективного внедрения их государств эквивалентны. Это может быть достигнуто путем двусторонних и многосторонних соглашений, в соответствии с которыми государства принимают обязательства признавать удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации при условии, что государство, которое намеревается осуществлять деятельность в другом государстве соответствует приемлемому уровню эффективного внедрения государства, в котором оно планирует осуществлять деятельность.

2.5 Для упрощения подписания таких соглашений было бы полезно, если бы ИКАО разработала рамочную концепцию для того, чтобы инструктировать государства при заключении таких соглашений о признании эквивалентности.

2.6 Такое признание эквивалентности существенно поддержит стремление всех государств повышать свой уровень соответствия SARPS ИКАО и, в результате, повысит уровень безопасности полетов во всем мире. В случае обнаружения недостатков в уровне эффективного внедрения, государства с более высоким уровнем соответствия могли бы помогать государствам с менее высоким уровнем соответствия повышать их уровень соответствия, таким образом реализуя инициативу "Ни одна страна не остается без внимания".

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Признание эквивалентности между государствами с последующим признанием удостоверений о годности к полетам и удостоверений о квалификации, а также свидетельств, которые выданы Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, поможет снять нагрузку с государств-членов и участников авиационной деятельности с точки зрения необходимости соответствовать требованиям множества систем нормативного регулирования.

3.2 Инструктивное руководство со стороны ИКАО также поможет государствам заключать такие соглашения обеспечивая уважение суверенитета и сохранение уровня безопасности полетов.