



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

**ОГРАНИЧЕНИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ КОНТРОЛЯ
ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
БОЛИВАРИАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ВЕНЕСУЭЛА**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государственная программа контроля Боливарианской Республики Венесуэла требует, чтобы ведомство гражданской авиации (ВГА) осуществляло на национальном и международном уровнях надзор за деятельностью национальных эксплуатантов воздушных судов в различных сферах, таких как: производство полетов, авиационная безопасность, безопасность полетов и качество обслуживания (защита прав потребителей). Цель – проводить проверки внедрения практических мер, способствующих надежному, безопасному и эффективному производству полетов, с тем чтобы обеспечивать выполнение условий выдачи сертификата эксплуатанта (АОС). В ходе реализации государственной программы контроля авиационный персонал должен выезжать в различные зарубежные аэропорты, в которые выполняют полеты эксплуатанты. Однако в последние годы возникла обеспокоенность в связи с увеличением количества требований разрешительного характера со стороны некоторых государств, например, получения виз для временного въезда авиационного персонала, что стало фактором, препятствующим реализации запланированных мероприятий программы контроля.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем рабочем документе, для обмена мнениями по данному вопросу;
- b) содействовать развитию рамок сотрудничества между авиационными и миграционными властями, позволяющих авиационному персоналу действовать в рамках мероприятий непрерывного мониторинга, проводимых национальными эксплуатантами в других государствах.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Авиационная безопасность и упрощение формальностей" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 года, с поправками, внесенными Ассамблеей ИКАО Приложение 6, Эксплуатация воздушных судов Приложение 9, Упрощение формальностей Приложение 17, Авиационная безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства Дос 8335, Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора

¹ Текст документа на испанском языке предоставлен Венесуэлой (Боливарианской Республикой)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ведомство гражданской авиации Боливарианской Республики Венесуэла в рамках своих надзорных функций реализует государственную программу контроля, направленную на все виды деятельности, осуществляемые в секторе гражданской авиации, в соответствии с положениями Конвенции о международной гражданской авиации и относящихся к ней Приложений, которые предусматривают обязательное проведение государствами систематической процедуры первичной инспекции, сертификации и непрерывного мониторинга безопасности полетов и гражданской авиации.

1.2 В отношении сертифицированных авиатранспортных коммерческих эксплуатантов деятельность в рамках этой государственной программы контроля направлена на надзор за строгим соблюдением положений руководств и содержащих стандарты документов, определяющих деятельность фирм, предоставляющих коммерческие авиатранспортные услуги, в отношении которых авиационное ведомство должно проводить аудиты и проверки на местах. Контролем охвачено, в частности, качество услуг (защита прав потребителей), предоставляемых эксплуатантом в соответствии с Конституцией Боливарианской Республики Венесуэла, статья 117 которой гласит: *"Все люди имеют право на доступ к товарам и услугам хорошего качества"*, и в строгом соответствии с правилами, содержащимися в Общих условиях авиатранспортных перевозок, согласно которым авиаперевозчик или эксплуатант воздушных судов обязан иметь в каждом аэропорту, в который он выполняет полеты, технические, людские и материально-технические ресурсы, соответствующие количеству полетов и пассажиров, при этом персонал должен быть надлежащим образом подготовлен для предоставления качественных услуг.

1.3 Кроме того, реализация государственной программы контроля позволяет выявлять слабые места в процессах, осуществляемых поставщиком авиатранспортных перевозок, и любые несоответствия. Кроме того, она стимулирует реализацию планов действий, необходимых для устранения таких выявленных несоответствия и для обеспечения соответствия деятельности подразделений организации положениям утвержденных руководств.

1.4 Это соответствует документу Doc 8335 *"Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора"*, который предоставляет государствам подробные рекомендации относительно создания и поддержания безопасной, регулярной и эффективной системы международного коммерческого воздушного транспорта в соответствии с положениями Конвенции о международной гражданской авиации и относящихся к ней Приложений, в частности части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*.

1.5 Аналогичным образом, Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* и Приложение 17 *"Авиационная безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"* требуют в своих Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS), чтобы каждое договаривающееся государство применяло к надзору всеобъемлющий системный подход (BCP), включающий обязательное проведение проверок для определения уровня выполнения положений по авиационной безопасности. Это соблюдение положений Приложения 17, в свою очередь, контролируется механизмом непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБП).

1.6 Со своей стороны, УППКБП предусматривает, что основой обеспечения безопасности авиатранспортными коммерческими эксплуатантами является контроль со стороны государства, целью которого является обеспечение соответствия национальной авиационной отрасли требованиям, которые эквивалентны или превышают требования SARPS Международной организации гражданской авиации (ИКАО), чтобы гарантировать приемлемый уровень безопасности.

2. СИТУАЦИЯ

2.1 В ходе реализации государственной программы контроля специализированный технический персонал должен отправляться в командировки в зарубежные аэропорты, в которые выполняют полеты эксплуатанты. Однако требование о получении иммиграционных виз стало препятствием для эффективного проведения запланированных мероприятий программы, потому что существующая процедура и соответствующие сборы предназначены только для туристических виз, что сводит на нет саму суть связанных с надзором командировок, приводя в большинстве случаев к тому, что заявка на визу не утверждается и, следовательно, мероприятие не проводится.

2.2 Столкнувшись с таким сценарием, Боливарианская Республика Венесуэла была вынуждена решать эту проблему, которая привела к ненужным задержкам в проведении проверок в новых зарубежных аэропортах эксплуатантов и сертификации авиакомпаний на местах, среди прочего, ставя под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность, а также действующие международные технические стандарты.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Учитывая вышеизложенное, настоящим документом отмечается, что государствам необходимо рассмотреть данный вопрос, чтобы оценить возможное альтернативное решение, обеспечивающее выполнение государственных миграционных требований и не сказывающееся на мероприятиях, относящихся к гражданской авиации. Соответственно, в интересах сотрудничества государствам-членам этой престижной Организации предлагается оценить возможность введения специальной визы для технического авиационного персонала с упрощенной процедурой, детальным изложением и подтверждением, помимо прочего, целей и сферы охвата командировки, ее сроков, принимая во внимание характерную для этого важного сектора динамику. Кроме того, рекомендуется открыть на базе аккредитованных посольств канал сотрудничества для содействия этой процедуре, учитывая, что такие командировки носят краткосрочный характер и выполняются не в туристических целях, и даже рассмотреть вопрос об отмене визовых требований для такого рода командировок в государствах, которые изучают возможность применения подобной практики.