

ИССЛЕДОВАНИЕ АСПЕКТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ, СВЯЗАННЫХ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

(Представлено Совету 1 июня 2005 года)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Данное исследование вытекает из решений 5-й Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/5). Хотя рассмотренные Конференцией вопросы касались в основном экономических аспектов либерализации воздушного транспорта, тема безопасности полетов и авиационной безопасности поднималась на протяжении всех дискуссий Конференции и нашла отражение в ее результатах. Конференция отметила, что процессы глобализации, либерализации и приватизации за последние два десятилетия вызвали фундаментальные изменения в авиатранспортной отрасли, некоторые из которых имеют также последствия для регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

1.2 В этой связи Конференция подчеркнула первостепенное значение безопасности полетов и авиационной безопасности при любых изменениях в сфере регулирования; необходимость в установлении четких сфер ответственности; ведущую роль ИКАО в разработке глобальных стратегий по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности в условиях либерализации; и важность решения проблемы нехватки ресурсов во многих развивающихся государствах для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Признав, что все более многонациональная рабочая среда поднимает проблемы изменения системы регулирования деятельности по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности, базирующейся в основном на национальных законодательствах, Конференция предложила ИКАО провести исследование с целью уточнения "определения государства или государств, ответственных за контроль в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, и, возможно, рекомендовать поправки к существующим нормативным положениям в этой области".

1.3 Как специализированному учреждению Организации Объединенных Наций, отвечающему за установление международных стандартов гражданской авиации, ИКАО было предложено и впредь играть ведущую роль в выработке глобальной стратегии регулирования и контроля в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности как на постоянной основе, так и в контексте содействия проведению реформы экономического регулирования. Настоящее исследование является частью предпринятых Организацией действий по обеспечению того, чтобы глобальная система регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности по-прежнему была способна адаптироваться к изменениям и решать возникающие проблемы.

1.4 В качестве одного из одобренных Советом действий по выполнению решений Конференции ATConf/5 Секретариат в марте 2004 года начал данное исследование. Задача выполнялась на основе согласованного между управлениями (Авиатранспортное управление, Аэронавигационное управление и Юридическое управление) обзора механизмов и практики либерализации, соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала ИКАО в целях: а) определения сфер, в которых могут иметь место

последствия для безопасности полетов и/или авиационной безопасности, и b) выяснения, имеются ли какие-либо пробелы в действующих положениях ИКАО.

1.5 Обзор включал четыре этапа, а именно: оценка конкретных ситуаций (фактических или потенциальных), при которых либеральные механизмы поднимают проблемы безопасности полетов и авиационной безопасности; проведение анализа с целью установления, каким образом такие ситуации могут сказываться на регулировании в области безопасности полетов и авиационной безопасности; выяснение, охватываются ли такие ситуации существующими SARPS и инструктивным материалом ИКАО и определение того, какие действия должны быть предприняты ИКАО и/или государствами, если таковые требуются. В ходе обзора по мере необходимости проводились консультации по переписке с членами Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) и Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), а также с региональными бюро ИКАО. В настоящем документе представляются результаты данного исследования. В соответствии с решением Совета прилагается таблица с указанием конкретных проблем/ситуаций и соответствующих положений и инструктивного материала ИКАО.

2. РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Взаимосвязь между экономической либерализацией и регулированием в области безопасности полетов и авиационной безопасности

2.1.1 Вопрос о потенциальном влиянии либерализации на безопасность полетов и авиационную безопасность и их взаимосвязи не является новым. Данный вопрос был предметом дискуссии на двух последних авиатранспортных конференциях, состоявшихся в 1994 и 2003 гг. Результаты конференций отражают достигнутый консенсус о том, что либерализация является общей целью и должна осуществляться каждым государством по своему усмотрению и приемлемыми для него темпами. В то же время на конференциях было ясно указано, что безопасность полетов и авиационная безопасность должны по-прежнему иметь первостепенное значение независимо ни от каких изменений механизмов регулирования. По мере распространения либерализации сохраняется потребность в рассмотрении существующих, а также потенциальных проблем, связанных с ее последствиями для безопасности полетов и авиационной безопасности. Стоящая перед государствами задача состоит в том, чтобы определить, как воспользоваться выгодами экономической либерализации, не ставя под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность. Таким образом, хотя либерализация сама по себе предметом спора не является, в условиях расширения либерализации необходимо обеспечивать безопасность полетов и авиационную безопасность.

2.1.2 Общеизвестно, что проведение либеральной политики (например, в отношении доступа к рынку, назначения авиакомпаний, установления провозной емкости, ценообразования и коммерческих возможностей) может дать государствам, отрасли и потребителям много экономических выгод, таких, как рост объема перевозок (как в показателях пассажирских/грузовых перевозок, так и в показателях операций воздушных судов), появление на рынке множества авиаперевозчиков (в том числе "дешевых"), увеличение числа вариантов обслуживания и усиление ценовой конкуренции, развитие туризма и создание рабочих мест. Более того, на многих либеральных рынках наряду с получением экономических выгод обеспечивается и соблюдение стандартов безопасности полетов. Вместе с тем также очевидно, что рост активности воздушного транспорта и появление сложных коммерческих механизмов в результате эволюции практики хозяйственной и эксплуатационной деятельности могут создать дополнительные трудности государству с точки зрения его возможностей по регулированию в области

безопасности полетов/авиационной безопасности. Государство должно осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности по отношению не только к национальным, но и иностранным эксплуатантам воздушных судов, выполняющим полеты в его воздушном пространстве. Оно не сможет справиться с последствиями роста рынка и либерализации, если не будет иметь правовой, регулятивной и организационной инфраструктуры, людских и финансовых ресурсов, необходимых для выполнения функций регулирования в области безопасности полетов/авиационной безопасности.

2.1.3 В этой связи следует отметить, что многие государства – члены ИКАО уже сталкиваются с проблемами контроля за обеспечением безопасности полетов. Например, согласно результатам первоначальных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, проведенных ИКАО в контексте Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*, из 181 Договаривающегося государства, проверенного в период с марта 1999 по июль 2004 года, значительное число государств имеют недостатки в выполнении ряда требований этих Приложений. Более того, выполненные командировки по проведению контрольных проверок показывают, что во многих случаях существенные недостатки, выявленные в ходе первоначальных проверок, по-прежнему сохраняются (A35-WP/67). Поэтому в тех случаях, когда государства сталкиваются с ростом рынка, происходящим в результате либерализации и глобализации, им следует должным образом учитывать не только его экономические выгоды, но и потенциальное влияние на регулирование в области безопасности полетов и авиационной безопасности и на их способность постоянно отвечать этим требованиям и тем самым обеспечивать непрерывное безопасное, надежное и упорядоченное развитие гражданской авиации.

2.2 Ситуации, которые могут иметь последствия для регулирования в области безопасности полетов и/или авиационной безопасности

2.2.1 Чтобы определить, позволяют ли существующие положения ИКАО решать проблемы безопасности полетов и авиационной безопасности в постоянно изменяющейся обстановке, необходимо прежде всего выяснить, какие механизмы или методы практической деятельности, связанные с либерализацией и глобализацией коммерческих и эксплуатационных условий, могут иметь последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности. С этой целью проведен обзор различных ситуаций в нижеуказанных сферах, которые рассматриваются как имеющие определенные последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности. К ним относятся: наземное обслуживание, аренда воздушных судов, совместное использование кодов, франчайзинг, владение авиакомпаниями и контроль над ними, допуск к рынку, внешний подряд и коммерциализация аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания.

2.2.2 Обзор показал, что обеспокоенность по поводу обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности возникает главным образом в связи с теми коммерческими механизмами или методами коммерческой деятельности, которые затрагивают эксплуатацию воздушных судов или эксплуатационный персонал. Различные рассмотренные ситуации можно разделить на две основные категории. К первой относятся ситуации, влияющие на регулирование в области безопасности полетов/авиационной безопасности (в частности, усложняющие выдачу свидетельств и осуществление контроля), но не вызывающие проблемы в плане определения ответственности государства. Такие ситуации касаются в основном деятельности, осуществляемой в пределах одного государства, например, операций с участием нетрадиционных новых эксплуатантов или поставщиков обслуживания на рынке; авиакомпаний, испытывающих финансовые потребности; передачи государственных функций в результате коммерциализации или приватизации аэропортов или поставщиков аэронавигационного обслуживания.

2.2.3 Вторую категорию составляют ситуации, включающие несколько государств и поднимающие вопросы определения подотчетности или ответственности за осуществление контроля в области безопасности полетов/авиационной безопасности в рамках существующей системы регулирования, базирующейся на положениях ИКАО. В основном именно ситуации такого типа потребовали проведения данного исследования. Ниже приводятся некоторые примеры, иллюстрирующие проблемы, которые могут возникать в связи с такими ситуациями.

2.2.3.1 **Производство полетов с использованием воздушных судов, зарегистрированных в иностранных государствах.** На протяжении двух последних десятилетий эксплуатанты в силу разных причин все чаще используют воздушные суда, зарегистрированные в иностранных государствах. Все больше воздушных судов стало арендоваться, обмениваться и эксплуатироваться за пределами государства регистрации, подчас в течение длительного периода времени. Иногда воздушные суда, зарегистрированные в иностранном государстве, одной страной сдаются в аренду или субаренду другой стране, либо одной страной фрахтуются у другой страны. Хотя с точки зрения экономического регулирования такие соглашения являются вполне законными, они могут вызывать проблемы с точки зрения безопасности полетов в связи с разделением государств на государства регистрации и государства эксплуатанта. Например, это может привести к возникновению ситуации, когда эксплуатанты будут подчиняться SARPS, применяемым разными государствами. Серьезную обеспокоенность с точки зрения безопасности полетов вызывает проблема "**удобных флагов**"¹, связанная с использованием воздушных судов, зарегистрированных в иностранных государствах. В тех случаях, когда воздушное судно редко возвращается или вообще не возвращается в государство регистрации, контроль за его летной годностью может стать проблемой в отсутствие договоренностей об осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов между государством регистрации и государством эксплуатанта. Имеются две основные группы иностранных воздушных судов, которые могут рассматриваться как выполняющие полеты под удобным флагом: воздушные суда, эксплуатируемые в финансовых целях, и воздушные суда, эксплуатируемые, чтобы воспользоваться системой, не имеющей экономического или технического контроля или имеющей минимальный контроль. Первая группа может не вызывать серьезной проблемы при наличии договоренностей между заинтересованными государствами об обеспечении соответствующего контроля, например в виде двусторонних соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*, которая позволяет государствам полностью или частично передавать обязанности по осуществлению контроля за обеспечением безопасности согласно Конвенции. Даже в рамках этой группы реальное положение дел остается далеко неудовлетворительным, поскольку ИКАО уведомлена о заключении относительно небольшого числа двусторонних соглашений по выполнению статьи 83 *bis* (к марту 2005 года действовало 114 соглашений с участием лишь 34 государств), и множество воздушных судов всех типов в мире по-прежнему являются предметом разделенной ответственности за осуществление контроля. Основную проблему с точки зрения безопасности полетов, требующую рассмотрения, создает вторая группа².

2.2.3.2 **Производство полетов с использованием иностранных летных экипажей.** Проблемы, связанные с разделением контроля, могут возникать также в отношении летных

¹ "Удобные флаги" – термин, заимствованный из области морского судоходства и означающий ситуацию, при которой торговым судам, принадлежащим гражданам одного государства, но зарегистрированным в другом государстве, разрешается свободно действовать между другими государствами.

² Данная проблема в настоящее время рассматривается отдельно Аэронавигационной комиссией и Советом в связи с единой стратегией устранения недостатков в области безопасности полетов в рамках статьи 54 j) Конвенции.

экипажей, имеющих иностранные свидетельства. Статья 32 (а) Конвенции требует, чтобы "пилот каждого воздушного судна и другие члены летного экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечивались удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано". В результате, в тех случаях, когда воздушное судно эксплуатируется иным государством, чем государство регистрации, как, например, при аренде воздушного судна без экипажа, может возникать проблема придания силы иностранным свидетельствам членов экипажа государством регистрации. Данный вопрос еще более усложняется, когда правила и требования в отношении свидетельств членов экипажа, действующие в государстве регистрации, отличаются от соответствующих правил государства, в котором были первоначально выданы свидетельства. Различия между законами и правилами государства регистрации и государства эксплуатанта могут существовать и при аренде воздушного судна с экипажем. Хотя арендодатель в таком случае обычно остается официальным эксплуатантом, арендатор может уже эксплуатировать воздушное судно аналогичного типа в соответствии со своим сертификатом эксплуатанта (СЭ). В этой связи вполне возможно, что воздушные суда, арендованные с экипажем, будут эксплуатироваться на основании СЭ арендатора, в результате чего государство арендатора становится государством эксплуатанта. При таких обстоятельствах осуществление надлежащего контроля за действиями летного экипажа может быть затруднено. Ситуация может стать еще более сложной, если эксплуатация будет предполагать использование смешанного экипажа (например, кабинного экипажа перевозчика-арендатора и летного экипажа иностранного перевозчика-арендодателя).

2.2.3.3 Оффшорные операции (т. е. полеты, осуществляемые вне территории назначающего государства, государства регистрации или государства эксплуатанта). В ситуации, когда авиакомпаниям, назначенным в соответствии с двусторонним соглашением, предоставляются так называемые права "седьмой свободы" (*т. е. право осуществлять перевозки из второго государства в третье государство (государства) и из третьего государства (государств) без необходимости увязывать перевозки со своим государством*), такие авиакомпании могут создавать во второй стране эксплуатационную базу для осуществления перевозок в третьи страны и из третьих стран. В случае предоставления разрешения на выполнение каботажных перевозок или права на создание предприятия воздушные перевозчики могут действовать на территории государства, дающего это право. В такой ситуации может возникнуть вопрос о том, каким образом должен организовываться необходимый контроль за обеспечением безопасности полетов между государством эксплуатанта и государством, в котором базируется производство полетов.

2.2.3.4 Производство полетов с участием нескольких сторон и использованием марки другой стороны (например, совместное использование кодов и франчайзинг). Совместное использование кодов является наиболее распространенным элементом транснациональных соглашений об альянсах авиакомпаний и может иметь разнообразные формы. Хотя оно обычно рассматривается как коммерческий механизм, из-за сложности некоторых соглашений о совместном использовании кодов (предусматривающих, например, выполнение полетов с использованием кодов нескольких перевозчиков из разных стран) у полномочных органов по обеспечению безопасности полетов/авиационной безопасности могут возникнуть трудности в определении своего уровня участия по отношению к другим полномочным органам. При таких обстоятельствах нерешение вопросов ответственности и подотчетности за обеспечение безопасности полетов/авиационной безопасности может привести к неопределенности (см. циркуляр 269 "*Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями*"). Кроме того, поскольку такие соглашения позволяют эксплуатанту использовать название или принимать на себя общественное лицо другого перевозчика (например, в случае франчайзинга), необходимость сохранения репутации с точки зрения качества обслуживания/уровня безопасности полетов заставляет принимать определенные меры регулирования в области безопасности

полетов/авиационной безопасности. Например, некоторые государства требуют, чтобы иностранные авиакомпании, с которыми их национальные авиакомпании заключают соглашение о совместном использовании кодов, обеспечивали аналогичный уровень безопасности полетов. Это также поднимает вопрос о том, должны ли все государства, чьи авиакомпании участвуют в совместном использовании кодов, привлекаться к осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и в какой степени каждое государство должно заниматься этим. Другая проблема совместного использования кодов связана с последствиями возможного переноса угрозы авиационной безопасности, которая может существовать в отношении одной авиакомпании и распространиться на ее партнера или партнеров по соглашению о совместном использовании кодов, а также с последующими дополнительными мерами авиационной безопасности, введенными соответствующими полномочными органами. Поскольку технические и эксплуатационные правила одной авиакомпании-партнера или одного государства-партнера могут существенно отличаться от технических и эксплуатационных правил другой авиакомпании-партнера или другого государства-партнера, возникает вопрос, каким образом должны решаться вопросы подотчетности и ответственности за обеспечение безопасности полетов/авиационной безопасности между авиакомпаниями и государствами-партнерами.

2.2.3.5 Международное слияние/приобретение авиакомпаний. Там, где такая практика допускается, она может привести к тому, что данные компании будут выполнять полеты или иметь места деятельности в различных государствах, либо будут действовать в основном за пределами государства, в котором находятся их зарегистрированные конторы и/или владельцы. В подобных ситуациях могут возникать вопросы, касающиеся установления ответственности за осуществление нормативного контроля среди соответствующих государств (например, в случае наличия у объединенной авиакомпании двух основных мест деятельности) или применения чьих-либо стандартов, если стандарты соответствующих стран неодинаковы.

2.2.3.6 Внешний подряд, затрагивающий эксплуатацию воздушных судов. Примеры такой практики: передача авиакомпаниями внешним подрядчикам своей функции наземного обслуживания, направление авиакомпаниями своих воздушных судов в иностранные государства для проведения ремонта и технического обслуживания и привлечение ими на контрактной основе других авиапредприятий или компаний для выполнения определенных операций по производству полетов и/или руководства экипажами. В каждом из этих случаев появляются многонациональные отрасли, предоставляющие такие услуги. Некоторые государства сталкивались также с ситуацией, когда заявитель на получение СЭ имел лишь "корпоративный костяк", а основная часть предлагаемой эксплуатационной деятельности осуществлялась/обеспечивалась иностранными компаниями (включая эксплуатацию воздушных судов и предоставление летных экипажей). В подобных ситуациях у полномочных органов по выдаче лицензий и осуществлению контроля в области безопасности полетов (как государства, выдающего СЭ, так и государства, в котором осуществляется деятельность в рамках внешнего подряда) могут возникать проблемы обеспечения того, чтобы такая практика или организация отвечали требованиям в отношении безопасности полетов и авиационной безопасности.

2.2.3.7 Хотя некоторые из вышеописанных ситуаций сами по себе усложняют задачу установления или отнесения ответственности за соблюдение требований и осуществление контроля в области безопасности полетов/авиационной безопасности, в сложных ситуациях, сочетающих в себе многие или все из вышеупомянутых особенностей, это может стать еще более проблематичным. Как отмечается выше, все чаще возникают ситуации, когда приходится иметь дело с группой государств, каждое из которых несет долю ответственности при осуществлении воздушных перевозок. Стоящая перед государствами задача состоит в том, чтобы определить, как обеспечить, чтобы независимо от формы механизмов экономического регулирования или коммерческих механизмов всегда имелась четко определенная контактная точка для установления

ответственности за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в ясно указанном государстве или его переданных полномочий в отношении любой конкретной эксплуатации воздушных судов.

2.2.4 Наряду с проявлением тенденций к либерализации и глобализации, а также широкой экономической интеграции многие государства применяют **региональный подход** в качестве эффективного средства осуществления изменений в области регулирования международного воздушного транспорта. На региональной основе также предпринимаются существенные шаги по усилению регулирования в области безопасности полетов. Например, программа Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) предусматривает оценку уровня безопасности не только воздушных судов государств-членов, но и воздушных судов перевозчиков других государств, выполняющих полеты в Европу. Европейский союз создал Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), чьи функции уже включают сертификацию авиационной продукции и могут распространяться на санкционирование воздушных перевозок и выдачу свидетельств авиационному персоналу. Аналогичные подходы к координации деятельности по обеспечению безопасности полетов применяются и в других регионах (Африканское и Мадагаскарское управление гражданской авиации (ААМАС); Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP) Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА); Региональная система контроля за обеспечением безопасности полетов в бассейне Карибского моря (RASOS); Центральноамериканское агентство по безопасности полетов (АКСА) и Организация по безопасности полетов в районе Тихого океана (PASO)). Хотя эти региональные механизмы обладают многими преимуществами и могут приносить выгоды, связанные, прежде всего, с экономией за счет роста масштабов деятельности и повышением уровня единообразия в регионе, они значительно отличаются друг от друга по степени передачи полномочий на исполнение национальных обязанностей. Такая ситуация может вызвать проблему гармонизации в крупном масштабе (например, оценка соблюдения требований, сделанная одним органом, может отличаться от оценки другого). Кроме того, такие региональные механизмы, несомненно, должны быть прозрачными, чтобы все заинтересованные стороны, в особенности третьи стороны, точно знали, какие функции переданы региональному органу, а какие остаются за государством.

2.3 Позволяют ли существующие положения ИКАО решать данные вопросы?

2.3.1 Чикагская конвенция и Приложения к ней предусматривают правовые и эксплуатационные рамки, позволяющие Договаривающимся государствам создавать и поддерживать систему обеспечения безопасности полетов гражданской авиации/авиационной безопасности на основе взаимного доверия и признания. С чисто юридической точки зрения данная система призвана обеспечивать безопасное и надежное функционирование международной гражданской авиации независимо от авиатранспортной политики и экономических правил, которыми могут руководствоваться Договаривающиеся государства. Таким образом, вне зависимости от каких-либо изменений в экономических механизмах, ответственность за выполнение требований и осуществление контроля в области безопасности полетов/авиационной безопасности по-прежнему возлагается на Договаривающиеся государства. Государства исполняют свои обязательства по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, возложенные Конвенцией и Приложениями к ней, путем применения соответствующих национальных законов и правил, а также надлежащих положений двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

2.3.2 На фоне процессов глобализации и либерализации ИКАО важно обеспечить, чтобы разработанные ею SARPS и инструктивный материал по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности оставались эффективными и учитывали происходящие изменения. В

целях данного исследования проведен обзор положений, содержащихся в Конвенции и соответствующих Приложениях к ней, с учетом указанных ситуаций. Определено, что в части установления соответствующих обязанностей заинтересованных государств существующие SARPS и инструктивный материал в целом являются адекватными. Вместе с тем можно проделать дополнительную работу по улучшению существующих SARPS и/или инструктивного материала с учетом новых задач, возникающих в связи с эволюцией практики коммерческой деятельности в области международного воздушного транспорта.

2.3.3 В частности, что касается **ситуаций, включающих поставщиков обслуживания с постоянным местом базирования** (таких, как компании по наземному обслуживанию, эксплуатанты аэропортов и поставщики аэронавигационного обслуживания), то очевидно, что государство, в котором базируются такие компании, несет ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии с требованиями, изложенными в применимых Приложениях (например, в отношении сертификации эксплуатантов аэродромов и компаний по наземному обслуживанию и надзора за их деятельностью).

2.3.4 Аспекты безопасности полетов, относящиеся к **ситуациям, связанным с эксплуатацией воздушных судов**, охватываются Приложениями 6 и 8. В Приложении 6 упоминаются три уровня ответственности в отношении эксплуатации воздушных судов, которая возлагается соответственно на государство регистрации, государство эксплуатанта и эксплуатанта воздушного судна. В ситуации, когда все три элемента являются частью одного и того же государства, логическую цепочку ответственности легко проследить. В этом случае эксплуатант несет ответственность перед государством эксплуатанта, которое является также государством регистрации. Однако существуют более сложные ситуации, которые описываются ниже.

2.3.4.1 **Идентификация эксплуатанта (в контексте Приложения 6) в случае аренды, совместного использования кодов или франчайзинга.** Согласно положениям Приложения 6 воздушный эксплуатант отвечает за выполнение коммерческих операций в соответствии с СЭ, выданным государством эксплуатанта. Следовательно, полеты на условиях совместного использования кодов или франчайзинга осуществляются в рамках ответственности эксплуатанта, фактически осуществляющего полеты, независимо от опознавательного знака воздушного судна или номера рейса. Контроль за деятельностью такого эксплуатанта, как правило, осуществляется государством эксплуатанта. Однако, если эксплуатант использует воздушные суда, зарегистрированные в ином государстве, чем государство эксплуатанта, контроль может потребоваться со стороны государства регистрации в случае отсутствия соглашения в рамках статьи 83 *bis* или двустороннего соглашения между соответствующими государствами. Следует отметить, что любой эксплуатант вне зависимости от того, является ли он партнером по совместному использованию кодов, должен выполнять применимые требования SARPS ИКАО при осуществлении международных перевозок. При аренде воздушного судна оно может эксплуатироваться только на основании СЭ, выданного государством эксплуатанта. В случае аренды без экипажа государство-арендатор всегда будет являться государством эксплуатанта и всегда будет нести ответственность за СЭ. В случае аренды с экипажем воздушное судно обычно эксплуатируется на основании СЭ арендодателя, и государство эксплуатанта, несущее ответственность за СЭ, является государством-арендодателем. Однако, в зависимости от условий и обстоятельств аренды, государство-арендатор может стать государством эксплуатанта и, следовательно, будет нести ответственность за СЭ. Кроме того, государство-арендатор должно обеспечить, чтобы летный экипаж, имеющий свидетельства государства-арендодателя, был подготовлен и продемонстрировал квалификацию в соответствии с применимыми нормативными требованиями и условиями СЭ, выдаваемого государством-арендатором. Следует отметить, что некоторые регламентирующие полномочные органы не будут заключать соглашения такого типа,

поскольку подготовка летных экипажей с целью удовлетворения обязательным требованиям арендатора может вызывать трудности. Инструктивный материал, касающийся договоров аренды, фрахтования и обмена, содержится в *Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Doc 8335), *Руководстве по летной годности* (Doc 9760) и в *Рекомендациях по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации* (Cir 295).

2.3.4.2 Государство эксплуатанта не является государством регистрации. Приложения 6 и 8 устанавливают соответствующие обязанности по обеспечению безопасности полетов и летной годности воздушных судов. С точки зрения требований Приложения 6 эксплуатант несет ответственность за надлежащую организацию производства полетов, контроль и надзор за ним. Он также отвечает за заключение и сохранение соответствующих соглашений по техническому обслуживанию в целях обеспечения того, чтобы воздушные суда, находящиеся под его контролем, отвечали всем применимым требованиям к летной годности, входящим в сферу ответственности государства регистрации. Таким образом, государство эксплуатанта несет конечную ответственность за обеспечение безопасности полетов, осуществляемых эксплуатантом, а государство регистрации несет ответственность за обеспечение летной годности каждого воздушного судна, внесенного в его реестр. Хотя соответствующие обязанности государства эксплуатанта и государства регистрации четко определены в Приложениях, реальная ситуация может быть сложной и может привести к определенной фрагментации ответственности. Например, если в парк воздушных судов эксплуатанта будут входить воздушные суда, зарегистрированные в разных государствах, то заинтересованными могут оказаться несколько государств регистрации. Дополнительная степень сложности возникает и в том случае, когда государство регистрации не выдает собственный сертификат летной годности, а придает силу сертификату, выданному другим государством. В большинстве случаев, даже при наличии самых сложных вариантов, разделение ответственности между государством эксплуатанта и государством (государствами) регистрации может осуществляться на основе хорошо разработанных правил и процедур. Однако это усложняет отчетность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов, а при ненадлежащем выполнении правил может оказаться слабым местом существующей системы.

2.3.4.3 Распределение ответственности между государством эксплуатанта и государством регистрации в значительной степени вытекает из Конвенции, которая возлагает ответственность в отношении летной годности воздушных судов и свидетельств членов летных экипажей на государство регистрации и признает роль государства эксплуатанта только в статье 83 bis. В результате имеется лишь ограниченный ряд способов избежания потенциальной фрагментации ответственности, упомянутой в предыдущем пункте. В этом контексте передача некоторых функций государством регистрации государству эксплуатанта путем применения статьи 83 bis в отношении аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами является эффективным решением, которое, однако, ограничивается добровольным характером такого соглашения. Еще один возможный образ действия, заслуживающий рассмотрения, заключается во внесении поправки в Приложение 6, предусматривающей наличие на борту воздушных судов, выполняющих международные полеты, заверенной подлинной копии СЭ, в соответствии с которым эксплуатируется данное воздушное судно. Это поможет в определении государств несущих ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов, при выполнении любого процесса проверки, в частности инспекции на перроне. Данное положение можно также дополнить стандартом, указывающим, что конкретное воздушное судно в любой момент может эксплуатироваться только на основании одного СЭ. Могут быть разработаны и дополнительные пояснения в форме инструктивного материала о взаимоотношениях между государством регистрации, государством эксплуатанта и эксплуатантом. В инструктивном

материале следует рассмотреть вопросы ответственности каждой участвующей стороны в отношении Конвенции и Приложений к ней, а также в отношении друг друга.

2.3.4.4 Надзор и инспекция со стороны иных государств, чем государство регистрации или государство эксплуатанта. Статья 16 Конвенции дает государствам право производить без необоснованной задержки досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные Конвенцией, к которым относятся свидетельство члена летного экипажа и удостоверение о годности к полетам. Однако в плане того, что может быть достигнуто путем применения статьи 16, имеются некоторые практические ограничения, обусловленные главным образом тем, что наличие действительного сертификата летной годности отнюдь не означает, что воздушное судно пригодно к полетам, а также отсутствием в Конвенции и Приложениях требования о наличии на борту копии СЭ. В отношении последнего аспекта в п. 2.3.4.3 включено предложение о том, чтобы наличие на борту такого документа было обязательным. Что касается первого аспекта, то вопросы, связанные с временной потерей летной годности по причине неисправности или иной причине, как правило, решаются путем применения эксплуатационных правил, требующих, чтобы воздушное судно было пригодно к полетам перед его эксплуатацией (см. п. 3.5 части I Приложения 8 или п. 8.1.1 а) части I Приложения 6), а не путем приостановления действия или аннулирования сертификата летной годности. Однако п. 3.6.2 части I Приложения 8 позволяет полномочным органам Договаривающегося государства задерживать поврежденный самолет, зарегистрированный в другом Договаривающемся государстве, при условии незамедлительного уведомления об этом государства регистрации и предоставления всей необходимой информации, позволяющей государству регистрации определить летную годность воздушного судна. Поправка 100 к Приложению 8, которая начнет применяться 13 декабря 2007 года, уточняет обязанности соответствующих государств в такой ситуации, вводя требование к государству регистрации учитывать ограничения, предлагаемые Договаривающимся государством, задерживающим воздушное судно, при выдаче разрешения на перегон воздушного судна на аэродром, где можно осуществить необходимое техническое обслуживание.

2.3.5 Что касается персонала, то положения статьи 32, Приложения 1 и Приложения 6, часть I, в целом являются адекватными для рассмотрения различных ситуаций, включающих членов летного экипажа. Ответственность за придание силы свидетельствам или их обмен, а также за обеспечение действительности свидетельств несет государство регистрации, а ответственность за поддержание квалификации экипажа – государство эксплуатанта. Хотя обеспечение действительности свидетельства согласно Приложению 1 и поддержание квалификации согласно Приложению 6 технически взаимозависимы, проверка уровня профессиональной подготовки, предусмотренная Приложением 6, на практике допускается для обеспечения действительности свидетельства пилота и на этот счет в Приложении 1 имеется примечание. Одним из конкретных аспектов экономической либерализации, имеющим отношение к безопасности полетов, является все более широкое применение практики придания силы свидетельствам членов летного экипажа. Проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов указали на ряд проблем придания силы, связанных с возможностью выяснения подробностей первоначального свидетельства (в частности, лимитов или ограничений, которые могут налагаться на него) и с продлением прав первоначального свидетельства (в частности, квалификационных отметок о типе). Эти вопросы рассматривались Группой экспертов по выдаче свидетельств членам летного экипажа и их подготовке в рамках общего пересмотра SARPS по вопросам выдачи свидетельств летным экипажам. Группа экспертов внесла ряд предложений об изменении Приложения 1 и инструктивного материала, которые будут представлены Аэронавигационной комиссии во втором квартале 2005 года.

2.3.6 **В области авиационной безопасности** Приложение 17 "*Безопасность*" и соответствующий инструктивный материал в целом считаются адекватными для рассмотрения большинства существующих ситуаций (например, опасения относительно персонала по наземному обслуживанию, перенесения угрозы безопасности в результате совместного использования кодов, передачи функции досмотра в целях безопасности в аэропортах внешним сторонам). Каждое государство несет ответственность за обеспечение безопасности деятельности воздушного транспорта на своей территории, в том числе за создание и применение национальных программ авиационной безопасности. SARPS Приложения 17 охватывают многие конкретные аспекты в области авиационной безопасности, такие, как меры безопасности внутренних полетов, оценка угрозы, программы безопасности аэропортов, программы безопасности эксплуатантов, проверки при найме на работу и отбор персонала, подготовка кадров и стандарты работоспособности, аттестация лиц, производящих досмотр, программы контроля качества, а также сотрудничество между государствами. Инструктивный материал, разработанный для оказания помощи государствам в выполнении положений Приложения 17, включает *Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (Doc 8973, для служебного пользования) и учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ), которые обновляются на регулярной основе. Кроме того, всемирная сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) ИКАО предлагает государствам и заинтересованным сторонам отрасли множество курсов подготовки и семинаров в области авиационной безопасности.

2.3.7 **Что касается региональных или наднациональных органов,** то, хотя Договаривающимся государствам не запрещается улаиваться о вверении некоторых функций регулирования в области безопасности полетов/авиационной безопасности другим структурам, включая национальные автономные или частные структуры, и международным или наднациональным организациям, они должны полностью осознавать, что ответственность, возлагаемая Конвенцией и Приложениями к ней, сохраняется за соответствующими государствами. При рассмотрении вопроса о заключении таких договоренностей государствам следует принимать меры по обеспечению необходимой отчетности структуры, выполняющей эти функции. Кроме того, может потребоваться обеспечение прозрачности в отношении того, что конкретно передается государствами таким региональным или наднациональным структурам.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 С учетом вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

- а) Экономическая либерализация, а также эволюция практики коммерческой и эксплуатационной деятельности имеют последствия для регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которые требуют соответствующего рассмотрения. В этой постоянно меняющейся обстановке следует должным образом учитывать влияние либерализации на безопасность полетов и авиационную безопасность, с тем чтобы позволить разработать более последовательную политику. Проблемы определения сферы ответственности могут возникать в тех случаях, когда эксплуатация или соглашение предусматривает участие нескольких сторон, представляющих разные государства, или когда воздушные суда базируются или эксплуатируются в иных местах, чем государство регистрации и/или государство эксплуатанта. Такие ситуации заслуживают особого внимания государств.

- b) Существующие положения и инструктивный материал ИКАО, касающиеся ответственности государств за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, в целом адекватно охватывают различные ситуации, возникающие в результате либерализации (например, ситуации, рассмотренные в рамках данного исследования). Однако можно провести дополнительную работу по совершенствованию существующих SARPS и/или инструктивного материала с учетом эволюции практики коммерческой деятельности (упоминаемой, например, в п. 2.3). В частности, следует настоятельно рекомендовать государствам использовать статью 83 *bis*, которая предусматривает полезное средство, позволяющее избегать сложных ситуаций, связанных с передачей воздушных судов за рубеж. Кроме того, следует уделять большее внимание обеспечению применения и соблюдения соответствующих SARPS и инструктивного материала. В этой связи проблемы, выявленные посредством исследования, возможно, необходимо будет учитывать при устранении обнаруженных недостатков в области контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности на всемирной основе.
- c) Безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь иметь первостепенное значение в деятельности и развитии международного воздушного транспорта и никогда не должны ставиться под угрозу в силу экономических соображений. ИКАО следует по-прежнему внимательно следить за развитием событий в отрасли и в сфере регулирования и предпринимать соответствующие действия по обеспечению того, чтобы глобальная система регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности продолжала эффективно работать в решении вопросов, связанных с эволюцией авиатранспортной отрасли и усложнением практики коммерческой деятельности, нередко имеющей многонациональный характер.
- d) Необходимо, чтобы все стороны – правительства и поставщики обслуживания – осознали важность ясного понимания своих соответствующих обязанностей по соблюдению требований и осуществлению контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Государства должны принимать на себя основную ответственность за обеспечение нормативного контроля в области безопасности полетов и авиационной безопасности независимо ни от каких изменений в системе экономического регулирования. В этой связи результаты исследования могут быть использованы для оказания помощи в повышении информированности государств с целью разработки и применения соответствующих превентивных мер и мер по устранению недостатков. Выводы исследования (в частности, о ситуациях, заслуживающих особого внимания) могут быть должным образом подготовлены и распространены среди государств посредством писем и/или web-сайта ИКАО, а также на таких совещаниях, как семинары.
-

ДОБАВЛЕНИЕ

КОНКРЕТНЫЕ СИТУАЦИИ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ИКАО

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
Ситуации, связанные с одним государством	
<p><i>Ситуации, указанные в настоящем разделе, могут влиять на регулирование в области безопасности полетов/авиационной безопасности, но не вызывают проблемы в плане определения ответственности государства.</i></p>	
<p>Повышение уровня активности воздушного транспорта, в частности увеличение числа воздушных судов, авиакомпаний, поставщиков обслуживания и эксплуатационного персонала (летного и наземного), а также рост объема воздушного движения (как в показателях пассажирских/грузовых перевозок, так и в показателях операций воздушных судов). Это может создавать проблемы для государства с точки зрения его возможностей по регулированию в области безопасности полетов и/или авиационной безопасности. В отдельных случаях этот процесс может выходить за рамки возможностей государства по осуществлению нормативного контроля.</p> <p>Проблема: как регламентирующим полномочным органам, отвечающим за обеспечение безопасности полетов/авиационной безопасности, сохранить эффективную систему регулирования в области безопасности полетов и авиационной безопасности?</p>	<p><i>Чикагская конвенция и Приложения к ней требуют от каждого Договаривающегося государства обеспечения контроля за деятельностью своих эксплуатантов воздушных судов, а также надзора за иностранными эксплуатантами, действующими в его воздушном пространстве. Государство должно быть в достаточной мере оснащено (с точки зрения правовой, нормативной и организационной инфраструктуры, квалифицированного персонала и финансовых ресурсов), чтобы справиться с повышенным уровнем активности.</i></p> <p>Чикагская конвенция (Дос 7300) Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 17 "Безопасность" (См. также дополнение В)</p>
<p>Эксплуатанты-новички или нетрадиционные поставщики обслуживания, вступающие или желающие вступить на рынок, чтобы конкурировать в отрасли (например, новые авиакомпании на рынке, созданные неавиационными заинтересованными лицами, компании третьих сторон по наземному обслуживанию). Имеет место определенная обеспокоенность по поводу того, что такие структуры, в особенности без опыта работы в данной области, могут не обладать</p>	<p><i>Государство, в котором базируются такие компании (если речь идет о поставщике обслуживания), или государство регистрации/государство эксплуатанта (если речь идет об авиакомпании) несет ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии с требованиями, сформулированными в применимых Приложениях (например, в отношении сертификации и надзора за эксплуатантами</i></p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>необходимым умением в деле обеспечения безопасности или квалифицированным и должным образом подготовленным персоналом для выполнения работы.</p> <p>Проблема: как обеспечить, чтобы такие компании и их персонал отвечали требованиям к сертификации или выдаче свидетельств, касающимся безопасности полетов/авиационной безопасности, и как сохранять постоянный нормативный контроль и надзор за их деятельностью после получения ими свидетельств.</p>	<p><i>воздушных судов, эксплуатантами аэродромов и компаниями по наземному обслуживанию).</i></p> <p>Чикагская конвенция (Doc 7300) Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 17 "Безопасность"</p>
<p>Авиакомпании, испытывающие финансовые потребности, нередко прибегают к различным мерам экономии/сокращения расходов. В тех случаях, когда такие меры затрагивают эксплуатацию воздушных судов или связанный с ней персонал (например, кадровые сокращения и передача на внешний подряд определенных видов эксплуатационной деятельности), они могут негативно сказываться на стандартах их операций, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью.</p> <p>Проблема: как обеспечить, чтобы стандарты таких перевозчиков по безопасности полетов и авиационной безопасности не затрагивались никакими мерами экономии/сокращения расходов.</p>	<p><i>Каждое государство должно осуществлять эффективный надзор за обеспечением безопасности полетов воздушных перевозчиков, действующих на его территории, и гарантировать, что экономические или коммерческие соображения не будут ставить под угрозу безопасность полетов и авиационную безопасность.</i></p> <p>Чикагская конвенция (Doc 7300) Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 17 "Безопасность"</p>
<p>Передача государственных функций автономным структурам или частному сектору в результате коммерциализации или приватизации аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания. В связи с изменениями в сфере владения и контроля такие структуры часто придают особое значение коммерческим результатам и могут принимать определенные меры снижения затрат ради достижения своих целей (например, путем сокращения персонала), которые могут негативно сказаться на их стандартах безопасности полетов и авиационной безопасности.</p> <p>Проблема: как обеспечить контроль качества, поддержание стандартов безопасности полетов и авиационной безопасности таких структур и</p>	<p><i>Независимо от изменений в сфере владения или управления этими структурами государство несет конечную ответственность за обеспечение безопасности и экономического контроль их операций. ИКАО рекомендует, чтобы при создании автономных органов или структур каждое государство требовало в качестве условия утверждения таких органов или структур соблюдения ими всех соответствующих обязательств государства, зафиксированных в Чикагской конвенции и Приложениях к ней, и чтобы государства проводили проверки с целью обеспечения соответствия.</i></p> <p>Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных"</p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
надзор за ними.	<p>судов"</p> <p>Дос 9082 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"</p> <p>Дос 9562 "Руководство по экономике аэропортов"</p> <p>Дос 9161 "Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"</p> <p>Циркуляр 284 "Приватизация в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания"</p>
Ситуации, связанные с несколькими государствами	
<p><i>Некоторые ситуации, упоминаемые в этом разделе, могут поднимать вопросы, касающиеся определения сфер подотчетности или ответственности за осуществление контроля в области безопасности полетов/авиационной безопасности среди соответствующих государств.</i></p>	
<p>Оффшорные операции (т. е. полеты за пределами собственного государства) в результате либерализации доступа к рынкам и условий владения и контроля над воздушными перевозчиками.</p>	
<p>Пример 1: авиакомпания использует предоставленные ей по двустороннему соглашению права 7-й свободы для создания эксплуатационной базы в государстве, предоставляющем права, с целью осуществления перевозок в третьи страны/из третьих стран.</p> <p>Пример 2: авиакомпания использует предоставленные ей по двустороннему соглашению права 9-й свободы (отдельный каботаж) для осуществления воздушных перевозок в пределах территории государства, предоставляющего права.</p> <p>Пример 3: авиакомпания приобретает авиакомпанию другой страны, при этом последняя продолжает выполнять полеты во второй стране, но в соответствии с СЭ первой авиакомпании.</p> <p>Проблема: если производство полетов базируется в ином государстве, чем назначающее государство или государство, выдающее СЭ (государство эксплуатанта), каким образом будет осуществляться необходимый контроль за обеспечением безопасности полетов/авиационной безопасности назначающим государ-</p>	<p>Государства могут учитывать такие ситуации путем включения надлежащих положений по безопасности полетов/авиационной безопасности в соответствующие двусторонние соглашения о воздушном сообщении или путем достижения других взаимных договоренностей.</p> <p>Государство, выдающее СЭ авиакомпании (т. е. государство эксплуатанта), отвечает за обеспечение контроля в области безопасности полетов, в том числе в отношении операций эксплуатанта за рубежом.</p> <p>Государство, в котором базируется производство полетов, отвечает за ведение надзора и инспектирование операций иностранных эксплуатантов в целях обеспечения безопасности полетов.</p> <p>Чикагская конвенция (Дос 7300) Статья 16 (относительно надзора за иностранными воздушными судами) Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"</p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>ством или государством эксплуатанта и государством, в котором базируется производство полетов?</p>	<p>Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 17 "Безопасность" (См. также дополнение В)</p>
<p>В тех случаях, когда это допускается, государство может назначить авиакомпанию третьей страны для осуществления воздушных перевозок в качестве назначенного авиапредприятия по маршрутам между его территорией и территорией государства – партнера по двустороннему соглашению. Если соответствующие стороны не создадут и не внедрят надлежащие механизмы регулирования, это может привести к потере контроля.</p> <p>Проблема: если эксплуатант не будет являться авиакомпанией назначающего государства, как назначающее государство или государство эксплуатанта будут выполнять свои обязанности по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности?</p>	<p><i>Соответствующим государствам следует согласовать между собой (в рамках двустороннего соглашения или иной договоренности) сферу ответственности за осуществление контроля в области безопасности полетов/авиационной безопасности и обеспечить, чтобы операции отвечали требуемым стандартам безопасности полетов/авиационной безопасности.</i></p> <p>Чикагская конвенция (Doc 7300) Статья 16 Конвенции Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 17 "Безопасность" (См. также дополнение В)</p>
<p>В случае предоставления "права учреждения предприятия" авиакомпания может создать дочернюю компанию в другом государстве для осуществления полетов на территории этого государства, а также в третьи страны/из третьих стран.</p> <p>Проблема: как будет осуществляться контроль за обеспечением безопасности полетов в том случае, если производство полетов будет базироваться в ином месте, чем государство, где зарегистрировано главное управление авиакомпании или где находятся ее владельцы? Каковы соответствующие функции заинтересованных государств?</p>	<p><i>См. комментарии, касающиеся оффиорных операций.</i></p> <p>Чикагская конвенция (Doc 7300) Статья 16 Конвенции Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 17 "Безопасность" (См. также дополнение В)</p>
<p>Международное слияние авиакомпаний может привести к тому, что авиакомпания будет иметь более одного места деятельности в разных государствах (например, при сохранении первоначальных мест базирования двух авиакомпаний).</p>	<p><i>Эксплуатант должен иметь действительный СЭ, выданный государством, в котором находится его основное место деятельности. Государство, выдающее СЭ, отвечает за соблюдение эксплуатантом требований Приложения 6 по эксплуатации воздушных</i></p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>Проблема: как распределить обязанности по осуществлению нормативного контроля между соответствующими государствами. Какое государство будет основным местом деятельности такой авиакомпании? Чей СЭ должна использовать такая объединенная авиакомпания? Чьи стандарты безопасности полетов/авиационной безопасности должны применяться в случае различий между ними?</p>	<p>судов. <i>Воздушное судно может эксплуатироваться в любой момент только на основании одного СЭ. Может быть только одно государство регистрации и одно государство эксплуатанта. Все эксплуатанты должны отвечать минимальным стандартам ИКАО, установленным в Приложениях. Им рекомендуется по возможности применять и сохранять наивысшие уровни стандартов.</i></p>
Аренда воздушных судов	
<p>Производство полетов с использованием воздушных судов, зарегистрированных в иностранных государствах: в силу разных причин эксплуатанты все шире используют воздушные суда, зарегистрированные в иностранных государствах. Воздушные суда могут арендоваться или обмениваться и эксплуатироваться за пределами государства регистрации, иногда в течение длительного периода времени. Воздушные суда могут сдаваться одной страной в аренду или субаренду другой стране, либо одной страной фрахтоваться у другой страны. Самолетный парк эксплуатанта может состоять из арендованных воздушных судов, зарегистрированных в разных странах.</p> <p>Проблемы могут возникать в случае разделения контроля за обеспечением безопасности полетов между государством регистрации и государством эксплуатанта в отсутствие эффективных и надлежащих договоренностей о контроле, как это иллюстрируется в ниже-приведенных примерах.</p> <p>Пример 1 [аренда, включающая третье государство в качестве эксплуатационной базы]: воздушное судно, зарегистрированное в государстве А, арендуется государством В и сдается в субаренду государству С для выполнения полетов в государство D.</p> <p>Пример 2: воздушное судно сдается в субаренду государству С аналогично примеру 1, однако техническое обслуживание воздушного судно осуществляется в четвертом государстве.</p>	<p><i>В том случае, когда воздушное судно базируется и эксплуатируется в ином государстве, чем государство его регистрации, ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов воздушного судна совместно несут государство регистрации (отвечающее за его летную годность) и государство эксплуатанта (отвечающее за его эксплуатацию). Приложения 6 и 8 к Конвенции (и такой инструктивный материал, как Doc 8335) устанавливают соответствующие обязанности по обеспечению безопасности полетов и летной годности воздушных судов.</i></p> <p>Государство регистрации несет ответственность за обеспечение летной годности каждого отдельного воздушного судна, внесенного в его реестр, и выдачу свидетельств членов летного экипажа (статья 32). Государство эксплуатанта несет конечную ответственность за обеспечение безопасности полетов, осуществляемых эксплуатантом.</p> <p><i>Согласно положениям Приложения 6 эксплуатант несет ответственность за надлежащую организацию производства полетов, контроль и надзор за ним. Он также отвечает за заключение и сохранение соответствующих соглашений по техническому обслуживанию в целях обеспечения того, чтобы воздушные суда, находящиеся под его контролем, отвечали всем применимым требованиям к летной годности, входящим в сферу ответственности</i></p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>Пример 3 ["удобные флаги"]: воздушные суда, зарегистрированные в государстве, не осуществляющем экономического и технического контроля или осуществляющем минимальный контроль, используются в других странах и редко возвращаются в государство регистрации.</p> <p>Ситуации, проиллюстрированные на вышеупомянутых примерах, могут создать серьезную проблему, если соответствующие стороны не будут должным образом осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов в рамках своих соответствующих обязанностей, или не достигнут между собой договоренности об обеспечении надлежащего контроля. Основную обеспокоенность вызывает ситуация, связанная с использованием "удобных флагов".</p> <p>Проблема: как должны поступать соответствующие государства в вышеуказанных ситуациях, чтобы обеспечивать эффективный и надлежащий контроль?</p>	<p><i>государства регистрации.</i></p> <p><i>В частности, программа эксплуатанта по техническому обслуживанию утверждается государством регистрации (Приложение 6, часть I, п. 8.3.1). Руководство по регулированию технического обслуживания принимается государством регистрации (Приложение 6, часть I, п. 8.2.1) и включает материал, требуемый государством регистрации и государством эксплуатанта (Приложение 6, часть I, п. 8.2.4).</i></p> <p><i>Производство полетов, как правило, контролируется государством эксплуатанта, а государство регистрации несет ответственность за нормы летно-технических характеристик (Приложение 6, часть I, п. 5.1.1) и Руководство по летной эксплуатации: летно-технические характеристики (Приложение 6, часть I, п. 11.1 – Приложение 8, п. 2.2.1.1). Перечень минимального оборудования (MEL) утверждается государством эксплуатанта, однако он должен соответствовать требованиям к летной годности, установленным государством регистрации (Приложение 6, часть I, п. 6.1.2).</i></p> <p><i>Статья 83 bis Конвенции допускает передачу государством регистрации государству эксплуатанта некоторых функций в отношении аренды, фрахтования и взаимного обмена воздушными судами. Она предусматривает полезное средство, позволяющее государствам решать вопросы контроля за обеспечением безопасности полетов воздушных судов, базирующихся и эксплуатируемых за рубежом.</i></p>
Летные экипажи, имеющие иностранные свидетельства	
<p>Воздушные перевозчики все шире используют летные экипажи, члены которых имеют свидетельства, выданные различными государствами. Некоторые пилоты нанимаются через агентство по укомплектованию персоналом (содержит список аттестованных пилотов, которые могут быть наняты на работу).</p>	<p><i>Ответственность за придание силы свидетельствам или их обмен и за обеспечение действительности свидетельств несет государство регистрации (статья 32 а) Конвенции). Ответственность за сохранение квалификации экипажей несет государство эксплуатанта. Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается</i></p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>В тех случаях, когда эксплуатант использует арендованные воздушные суда, зарегистрированные в иностранном государстве, как, например, при аренде без экипажа, может возникнуть проблема придания силы иностранным свидетельствам членов экипажа государством регистрации. Данный вопрос еще более усложняется, когда правила и требования в отношении свидетельств членов экипажа, действующие в государстве регистрации, отличаются от соответствующих правил государства, в котором были первоначально выданы свидетельства. Различия между законами и правилами государства регистрации и государства эксплуатанта могут существовать и при аренде воздушных судов с экипажем. Хотя арендодатель в таких случаях обычно остается официальным эксплуатантом, арендатор может уже эксплуатировать воздушные суда аналогичного типа в соответствии со своим СЭ. В этой связи вполне возможно, что воздушные суда, арендованные с экипажем, будут эксплуатироваться на основании СЭ арендатора, в результате чего государство арендатора становится государством эксплуатанта.</p> <p>Ситуация может стать еще более сложной, если эксплуатация будет предполагать использование смешанного экипажа (например, кабинного экипажа перевозчика-арендатора и летного экипажа иностранного перевозчика-арендодателя).</p> <p>Проблема: как обеспечить, чтобы в вышеуказанных ситуациях участвующие государства выполняли свои соответствующие обязательства, касающиеся свидетельств членов летного экипажа.</p>	<p><i>государством эксплуатанта и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей</i> (Приложение 6, часть I, п. 9.3.1).</p> <p>Статья 32 Конвенции Приложение 1 Приложение 6</p> <p>(См. также дополнение В)</p>
Совместное использование кодов авиакомпаниями/франчайзинг	
<p>Соглашения о совместном использовании кодов могут приобретать различные формы и охватывать множество партнеров (например, перевозчиков государств – партнеров по двусторонним соглашениям, имеющих права третьей и четвертой свобод, и перевозчиков государств – третьих сторон, имеющих права пятой свободы). Совместное использование</p>	<p><i>Государства должны иметь ясное представление о своих обязанностях по производству полетов воздушных судов, включая обязанности в рамках различных коммерческих кооперативных соглашений, таких, как соглашение о совместном использовании кодов или франшизные соглашения.</i></p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>кодов практикуется в некоторой степени авиакомпаниями, выполняющими полеты в пункты, где они не имеют коммерческих прав. Франшизное соглашение позволяет авиакомпании – получателю франшизы использовать название или принимать на себя общественное лицо авиакомпании другой страны, предоставляющей франшизу. Хотя такие альянсы могут способствовать приданию многонационального характера экономическому содержанию производства полетов, они могут также усложнить осуществление государствами контроля за обеспечением безопасности полетов/авиационной безопасности.</p> <p>Совместное использование кодов с участием множества партнеров из различных государств, при котором каждая сторона может нести определенную долю ответственности:</p> <p>а) среди авиакомпаний-участников:</p> <ul style="list-style-type: none"> – авиакомпания, фактически выполняющая полеты; – авиакомпании, чьи условные обозначения рейсов используются для выполнения полетов на условиях совместного использования кодов; <p>б) среди государств-участников:</p> <ul style="list-style-type: none"> – государство, чья авиакомпания является фактическим эксплуатантом (государство эксплуатанта); – государства, чьи авиакомпании являются партнерами по соглашению о совместном использовании кодов (в том числе государство-партнер по двустороннему соглашению и государства, являющиеся третьими сторонами); – государство, в котором зарегистрировано воздушное судно (государство регистрации), когда для выполнения полетов используется воздушное судно, арендованное у иностранного государства; и, возможно, – государство с правами седьмой свободы, из которого выполняются полеты и в котором находится эксплуатационная база. <p>Проблема:</p> <p>а) как определить соответствующие обязан-</p>	<p><i>Любой эксплуатант, независимо от того, является ли он партнером по совместному использованию кодов, должен отвечать применимым требованиям SARPS ИКАО при осуществлении международных полетов.</i></p> <p><i>Согласно положениям Приложения 6 воздушный эксплуатант отвечает за выполнение коммерческих операций в соответствии с СЭ, выданным государством эксплуатанта. Следовательно, полеты на условиях совместного использования кодов или франчайзинга осуществляются в рамках ответственности эксплуатанта, фактически осуществляющего полеты, независимо от опознавательного знака воздушного судна или номера рейса (Приложение 6, часть I, глава 2 и п. 4.2.1).</i></p> <p><i>Контроль за деятельностью такого эксплуатанта, как правило, осуществляется государством эксплуатанта. Однако, если эксплуатант использует воздушные суда, зарегистрированные в ином государстве, чем государство эксплуатанта, контроль может потребоваться со стороны государства регистрации в случае отсутствия соглашения в рамках статьи 83 bis или двустороннего соглашения между соответствующими государствами.</i></p> <p>Чикагская конвенция Статья 16 Статья 83 bis Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Приложение 17 "Безопасность" (См. также дополнение В)</p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>ности заинтересованных авиакомпаний и государств;</p> <p>b) как установить степень участия или надзора регламентирующих полномочных органов за операциями иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты на условиях совместного использования кодов с одним из их лицензированных перевозчиков;</p> <p>c) как действовать в ситуации, когда в отношении совместного использования кодов применяются разные нормативные требования.</p>	
Внешний подряд, затрагивающий эксплуатацию воздушных судов	
<p>Примеры такой практики: передача авиакомпаниями внешним подрядчикам своей функции наземного обслуживания; направление авиакомпаниями своих воздушных судов в иностранные государства для проведения ремонта и технического обслуживания; привлечение ими на контрактной основе других авиапредприятий или компаний для выполнения определенных операций по производству полетов и/или руководства экипажами. В некоторых случаях эксплуатант может иметь лишь "корпоративный костяк", а основная часть его фактической эксплуатационной деятельности осуществляется/обеспечивается иностранными компаниями (включая эксплуатацию воздушных судов и предоставление летных экипажей).</p> <p>Проблема: каким образом полномочные органы по выдаче лицензий и контролю за обеспечением безопасности полетов как государства, выдающего СЭ, так и государства, где осуществляется деятельность в рамках внешнего подряда, будут обеспечивать, чтобы такая практика или структура должным образом отвечала требованиям в области безопасности полетов и авиационной безопасности.</p>	<p><i>Государство регистрации и государство эксплуатанта отвечают за обеспечение соблюдения SARPS. Государство эксплуатанта должно обеспечивать соблюдение эксплуатантом, которому оно выдало лицензию, положений Приложения 6.</i></p> <p><i>Государства, не являющиеся ни государством регистрации, ни государством эксплуатанта, должны осуществлять надлежащий надзор и инспектировать операции иностранного эксплуатанта. Статья 16 Конвенции дает государствам право производить без необоснованной задержки досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные Конвенцией, к которым относятся свидетельство члена летного экипажа и удостоверение о годности к полетам. ИКАО недавно приняла предложение о внесении поправки в Приложение 6, требующей, чтобы на борту каждого воздушного судна имелась заверенная подлинная копия СЭ, в соответствии с которым осуществляется его эксплуатация.</i></p>
Авиационная безопасность	
<p>Передача на внешний подряд функции наземного обслуживания поставщикам, являющимся третьей стороной (внутренним или иностранным), и функции управления летными экипажами иностранному</p>	<p><i>Каждое государство несет ответственность за обеспечение безопасности деятельности воздушного транспорта на своей территории, в том числе за создание и применение национальных программ</i></p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>эксплуатанту или предприятию вызывает определенную обеспокоенность (например, по поводу проверки персонала наземного обслуживания и членов летного экипажа с точки зрения авиационной безопасности).</p> <p>Передача на внешний подряд некоторых видов деятельности по обеспечению авиационной безопасности (в частности, проведение досмотра в аэропорту) частным структурам также вызывает определенную обеспокоенность относительно того, могут ли частные эксплуатанты отвечать национальным и международным требованиям и иметь квалифицированный персонал, прошедший проверку анкетных данных, получивший разрешение органов безопасности и прошедший надлежащую подготовку.</p> <p>В связи с совместным использованием кодов возникает также обеспокоенность по поводу возможного переноса угрозы авиационной безопасности, которая может существовать в отношении одной авиакомпании и распространиться на ее партнера или партнеров по соглашению о совместном использовании кодов. Между государствами, чьи авиакомпании являются партнерами по соглашению о совместном использовании кодов, могут существовать различные договоренности в области авиационной безопасности (например, одно государство может требовать применения конкретных требований в отношении всех рейсов, вылетающих из другого государства или сообщества государств и выполняемых иностранными партнерами его собственных перевозчиков). Сложность некоторых соглашений о совместном использовании кодов с участием множества сторон может затруднить соответствующим полномочным органам задачу определения их уровня участия по отношению к другим полномочным органам.</p>	<p><i>авиационной безопасности, в соответствии с SARPS Приложения 17 "Безопасность".</i></p> <p>Приложение 17 охватывает многие конкретные аспекты в области авиационной безопасности, такие, как меры безопасности внутренних полетов (Стандарт 2.1.3), оценка угрозы (Стандарт 3.1.4), программы безопасности аэропортов (Стандарт 3.2.1), программы безопасности эксплуатантов (Стандарт 3.3.1), проверки при найме на работу и отбор персонала (Стандарт 3.4.1), подготовка кадров и стандарты работоспособности (Стандарт 3.4.2), сертификация лиц, производящих досмотр (Стандарт 3.4.3), программы контроля качества (Стандарт 3.4.4), а также сотрудничество между государствами (Стандарт 2.3.2).</p> <p>Инструктивный материал, разработанный для оказания помощи государствам в выполнении положений Приложения 17, включает в себя: Дос 8973 (для служебного пользования) <i>"Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"</i> и учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ), которые обновляются на регулярной основе. Кроме того, всемирная сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) ИКАО предлагает государствам и заинтересованным сторонам отрасли множество курсов подготовки и семинаров в области авиационной безопасности.</p>
СИТУАЦИИ, СВЯЗАННЫЕ С РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ	
<p>В некоторых регионах государства предприняли шаги на региональной основе по усилению регулирования в области безопасности полетов (включая передачу</p>	<p><i>Хотя Договаривающимся государствам не запрещается улавливать о вверении некоторых функций регулирования в области безопасности полетов/авиационной безопас-</i></p>

СИТУАЦИИ, ЗАСЛУЖИВАЮЩИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВ	КОММЕНТАРИИ И ССЫЛКИ НА ДОКУМЕНТЫ
<p>наднациональному органу некоторых функций регулирования, таких, как сертификация авиационной продукции, санкционирование воздушных перевозок и выдача лицензий авиационному персоналу). Хотя эти региональные механизмы обладают многими преимуществами и могут приносить выгоды, связанные, прежде всего, с экономией за счет роста масштабов деятельности и повышением уровня единообразия в регионе, они значительно отличаются друг от друга по степени передачи полномочий на исполнение национальных обязанностей.</p> <p>Проблема: как добиться гармонизации в широком масштабе (например, как поступать в ситуации, когда оценка соответствия нормам, сделанная одним региональным органом, отличается от оценки другого); как обеспечить транспарентность таких региональных механизмов, с тем чтобы все заинтересованные стороны, в особенности третьи стороны, точно знали, какие функции переданы региональному органу, а какие остаются за государством.</p>	<p><i>ности другим структурам, включая наднациональные организации, они должны полностью осознавать, что ответственность, возлагаемая Конвенцией и Приложениями к ней, сохраняется за соответствующими государствами. Государствам следует принимать предупредительные меры по обеспечению необходимой подотчетности структур, выполняющих эти функции, а также обеспечивать должную транспарентность данных механизмов.</i></p>

ДОПОЛНЕНИЕ В

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОБЯЗАННОСТЯХ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ И ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
Конвенция о международной гражданской авиации		
Статья 3 bis	<p>а. Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.</p> <p>б. Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт а) данной Статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовывать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.</p> <p>с. Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом б) настоящей Статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<p>эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.</p> <p>d. Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт a) и не затрагивает пункты b) и c) настоящей Статьи.</p>	
Статья 12	<p><i>Правила полетов</i></p> <p>Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.</p>	
Статья 17	<p><i>Национальность воздушных судов</i></p> <p>Воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы.</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
Статья 18	<p><i>Двойная регистрация</i></p> <p>Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому.</p>	
Статья 19	<p><i>Национальное законодательство, регулирующее регистрацию</i></p> <p>Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договариваемом государстве производится в соответствии с его законами и правилами.</p>	
Статья 20	<p><i>Наличие знаков</i></p> <p>Каждое воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки.</p>	
Статья 21	<p><i>Уведомление о регистрации</i></p> <p>Каждое Договариваемое государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договариваемому государству или Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве. Кроме того, каждое Договариваемое государство направляет Международной организации гражданской авиации в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем Международной организацией гражданской авиации, предоставляются ею другим Договариваемым государствам по их просьбе.</p>	
Статья 29	<p><i>Документация, имеющаяся на воздушном судне</i></p> <p>Каждое воздушное судно Договариваемого государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:</p> <p>а) свидетельство о его регистрации;</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<ul style="list-style-type: none"> b) удостоверение о его годности к полетам; c) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа; d) бортовой журнал; e) если оно оборудовано радиоаппаратурой – разрешение на бортовую радиостанцию; f) если оно перевозит пассажиров – список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения; g) если оно перевозит груз – манифест и подробные декларации на груз 	
Статья 30	<p><i>Радиооборудование воздушных судов</i></p> <p>a) Воздушные суда каждого Договаривающегося государства, находящиеся на территории или над территорией других Договаривающихся государств, могут иметь радиопередающую аппаратуру только в том случае, если компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, выдано разрешение на установку и использование такой аппаратуры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося государства, над которой производится полет, осуществляется в соответствии с правилами, установленными данным государством.</p> <p>b) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно.</p>	
Статья 31	<p><i>Удостоверения о годности к полетам</i></p> <p>Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.</p>	
Статья 32	<p><i>Свидетельства на членов экипажа</i></p> <p>a) Пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<p>квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.</p> <p>б) Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полета над его собственной территорией удостоверение о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся государством.</p>	
Статья 33	<p><i>Признание удостоверений и свидетельств</i></p> <p>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 или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их.</p>	
Статья 34	<p><i>Бортовые журналы</i></p> <p>На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.</p>	
Статья 37	<p><i>Принятие международных стандартов и процедур</i></p> <p>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 аэронавигации и совершенствовать ее.</p>	
Статья 38	<p><i>Отклонения от международных стандартов и процедур</i></p> <p>Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<p>всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.</p>	
Статья 39	<p><i>Отметки в удостоверениях и свидетельствах</i></p> <p>а) В удостоверение о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или летных характеристик и которые в каком-либо отношении не соответствуют этому стандарту в момент сертификации, вносится или прилагается к нему полный перечень деталей, по которым воздушное судно или его часть не соответствует такому стандарту.</p> <p>б) В свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям</p>	
Статья 40	<p><i>Действительность удостоверений и свидетельств с внесенными отметками</i></p> <p>Ни одно воздушное судно, а также ни один член персонала, имеющие удостоверения или</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<p>свидетельства с указанными отметками, не участвуют в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертифицированной части в любом ином государстве, кроме того, в котором оно первоначально сертифицировано, остаются на усмотрение государства, в которое импортируется воздушное судно или его часть.</p>	
Статья 43		
Статья 83 bis	<p><i>Передача определенных функций и обязанностей</i></p> <p>а) Несмотря на положения Статей 12, 30, 31 и 32 <i>a)</i>, в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договариваемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договариваемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных Статьями 12, 30, 31 и 32 <i>a)</i>. Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.</p> <p>б) Передача не будет иметь действия в отношении других Договариваемых государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со Статьей 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договариваемого государства или государств государством – стороной соглашения.</p> <p>с) Положения пунктов <i>a)</i> и <i>b)</i>, упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным Статьей 77.</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
Приложение 6[*], часть I		
Глава 4, пункт 4.2		<p>4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль</p> <p>4.2.1 Сертификат эксплуатанта</p> <p>4.2.1.1 Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих воздушных перевозок, если не имеет действительного сертификата эксплуатанта или равноценного документа, выданного государством эксплуатанта.</p> <p>4.2.1.2 Сертификат эксплуатанта или равноценный документ дает право эксплуатанту выполнять коммерческие воздушные перевозки в соответствии с такими условиями и ограничениями, которые могут быть установлены.</p> <p>4.2.1.3 Выдача сертификата эксплуатанта или равноценного документа государством эксплуатанта зависит от того, обеспечил ли эксплуатант отвечающие требованиям организационную структуру, методику управления и контроля за производством полетов, программу подготовки, а также систему наземного и технического обслуживания, которые соответствуют установленному характеру и объему полетов.</p> <p><i>Примечание. В дополнении F содержится инструктивный материал по вопросам выдачи сертификата эксплуатанта.</i></p> <p>4.2.1.4 Продление срока действия сертификата эксплуатанта или равноценного документа зависит от соблюдения эксплуатантом требований п. 4.2.1.3 под контролем государства эксплуатанта.</p> <p>4.2.1.5 Сертификат эксплуатанта или равноценный документ содержит, по крайней мере, следующие сведения:</p> <p>а) данные об эксплуатанте (название, местонахождение);</p> <p>б) дата выдачи и срок действия;</p>

* **Примечание Секретариата.** Государства несут ответственность за обеспечение соблюдения эксплуатантами положений Приложения 6.

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
		<p>с) описание полетов, которые разрешается выполнять;</p> <p>d) тип (типы) воздушных судов, которые разрешается использовать; и</p> <p>е) разрешенные зоны полетов или маршруты.</p> <p>4.2.1.6 Государство эксплуатанта организует систему как для проведения сертификации эксплуатанта, так и в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью, чтобы гарантировать выполнение предусмотренных в п. 4.2 обязательных стандартов производства полета.</p>
Пункт 4.2.2		<p>4.2.2.2 Государство эксплуатанта устанавливает требование о том, что эксплуатант обязан предоставлять экземпляр руководства по производству полетов со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на рассмотрение и одобрение и, там где необходимо, на утверждение. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов такой обязательный материал, какой может потребоваться государству эксплуатанта.</p> <p><i>Примечание 1. Требования к структуре и содержанию руководства по производству полетов содержатся в добавлении 2.</i></p> <p><i>Примечание 2. Конкретные положения руководства по производству полетов утверждаются государством эксплуатанта в соответствии с положениями стандартов 4.2.7, 6.1.2, 9.3.1, 12.4 и 13.4.1.</i></p>
Пункт 4.2.7.1		<p>4.2.7.1 Государство эксплуатанта требует, чтобы эксплуатант устанавливал эксплуатационные минимумы каждого используемого для производства полетов аэродрома, и утверждает методы определения таких минимумов. Такие минимумы не ниже тех минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов государством, в котором они расположены, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.</p>
Пункт 4.2.7.2		<p>4.2.7.2 Государство эксплуатанта требует, чтобы при определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении любой конкретной</p>

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
		<p>операции, полностью учитывались:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости самолета; b) состав летного экипажа, квалификация и опыт его членов; c) размеры и характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования; d) соответствие и характеристики имеющихся визуальных и невизуальных средств; e) оборудование, имеющееся на самолете для целей навигации и/или контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку и ухода на второй круг; f) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и предельные значения абсолютной/относительной высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам; g) средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий; и h) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями. <p><i>Примечание. Инструктивный материал по установлению эксплуатационных минимумов аэродрома содержится в Руководстве по всепогодным полетам (Doc 9365).</i></p>
Пункт 4.2.7.3		4.2.7.3 Заходы на посадку и посадки по приборам по категории II и категории III не разрешаются, если не предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).
Пункт 4.2.9.1		4.2.9.1 Эксплуатант ведет учет заправки топливом и маслом, который позволяет государству эксплуатанта удостовериться в том, что при выполнении каждого полета удовлетворялись требования, содержащиеся в п. 4.3.6.
Пункт 4.2.10.2		4.2.10.2 <i>Полетное время, служебное полетное время и время отдыха.</i> Эксплуатант составляет правила нормирования полетного времени и служебного полетного времени и предусматривает в них достаточное время отдыха для всех членов его экипажей. Эти нормы

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
		отвечают правилам, установленным государством эксплуатанта и утвержденным этим государством, и включаются в руководство по производству полетов.
Пункт 4.3.6.3		<p>4.3.6.3 Самолеты с турбореактивными двигателями. На борту турбореактивных самолетов в соответствии с п. 4.3.6.1 имеется топливо и масло в количестве достаточном, по крайней мере для того, чтобы самолет мог:</p> <p>4.3.6.3.1 При наличии потребности в запасном аэродроме пункта назначения либо:</p> <p>а) выполнять полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, а затем:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) выполнять полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета и плане полета для ОВД; после чего 2) выполнять полет в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку; и 3) иметь дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, для полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом; или <p>б) выполнять полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный пункт, а затем продолжать его в течение 30 мин на высоте 450 м (1500 фут) над запасным аэродромом, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, для полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом; при условии, что на борту имеется не меньший запас топлива, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение двух часов при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме.</p>

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
Пункт 4.7		<p>4.7 Дополнительные требования к производству полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными силовыми установками (ETOPS)</p> <p>4.7.1 Самолет с двумя газотурбинными силовыми установками, за исключением случаев, предусмотренных в п. 4.7.4, эксплуатируется на маршруте, где время полета с крейсерской скоростью при одном работающем двигателе до соответствующего запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов государством эксплуатанта, только в том случае, если данное государство выдало конкретное разрешение на производство таких полетов.</p> <p><i>Примечание 1. Инструктивный материал в отношении величины порогового времени содержится в дополнении E.</i></p> <p><i>Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся соответствующих и пригодных запасных аэродромов в контексте выдачи разрешения на производство полетов, в ходе которых может быть обеспечено выполнение требований п. 5.2.11, содержится в дополнении E.</i></p> <p>4.7.2 При выдаче разрешения на производство указанных полетов государство эксплуатанта убеждается в том, что:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) сертификация летной годности данного типа самолета; b) надежность двигательной системы; и c) порядок технического обслуживания, практика производства полетов, порядок отправления самолетов и программы подготовки экипажей данного эксплуатанта обеспечивают общий уровень безопасности, предусмотренный положениями Приложений 6 и 8. При проведении указанной оценки учитываются маршрут, по которому будут выполняться полеты, ожидаемые эксплуатационные условия и расположение соответствующих запасных аэродромов на маршруте. <p><i>Примечание 1. Инструктивный материал в отношении выполнения требований данного положения содержится в дополнении E.</i></p>

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
		<p><i>Примечание 2.</i> Руководство по летной годности (Doc 9760) содержит инструктивные указания в отношении уровня летно-технических характеристик и надежности самолетных систем, предусмотренных в п. 4.7.2, а также инструктивный материал в отношении аспектов сохранения летной годности, вытекающих из требований п. 4.7.2.</p> <p>4.7.3 Выполнение полета, который должен осуществляться в соответствии с положениями п. 4.7.1, начинается только в том случае, если в течение возможного периода прибытия требуемый(ые) запасной(ые) аэродром(ы) на маршруте будет(ут) открыт(ы) для посадки и имеющаяся информация указывает на то, что условия на этих аэродромах будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для таких полетов, или превышать их.</p> <p>4.7.4 Рекомендация. Государство эксплуатанта типа самолета с двумя газотурбинными силовыми установками, на котором до 25 марта 1986 года выполнялись с соответствующего разрешения полеты по маршруту, где время полета с крейсерской скоростью при одном работающем двигателе до соответствующего запасного аэродрома на маршруте превышало пороговое время, установленное для таких полетов согласно п. 4.7.1, должно рассмотреть вопрос о разрешении на продолжение выполнения таких полетов по указанному маршруту после вышеупомянутой даты.</p>
Глава 5		
Пункт 5.1.1	5.1.1 Самолеты эксплуатируются в соответствии с всеобъемлющими и подробными нормами летно-технических характеристик, установленными государством регистрации согласно применяемым Стандартам настоящей главы.	
Пункт 5.2.4	5.2.4 Государство регистрации предпринимает такие меры предосторожности, которые в достаточной степени осуществимы для обеспечения того, чтобы общий уровень безопасности, предусматриваемый настоящими положениями, поддерживался при всех ожидаемых условиях эксплуатации, включая те, которые	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	не охвачены специально положениями настоящей главы.	
Глава 6		
Пункт 6.1.1	6.1.1 Кроме оборудования, минимально необходимого для выдачи удостоверения о годности к полетам, на борту самолетов по необходимости устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полетная документация, предписываемые в нижеследующих пунктах в зависимости от используемого самолета и условий, в которых должен выполняться полет. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, утверждаются государством регистрации или согласовываются с ним.	
Пункт 6.1.2		6.1.2 Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный государством эксплуатанта перечень минимального оборудования (MEL), который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы. В том случае, когда государство эксплуатанта не является государством регистрации, государство эксплуатанта принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.
Пункт 6.13	На борту самолета находится документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму. Если такой документ или соответствующее свидетельство, удостоверяющее сертификацию по шуму, о которой идет речь в другом документе, утвержденном государством регистрации, выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.	
Пункт 6.16.3	6.16.3 Места членов обслуживающего экипажа, устанавливаемые в соответствии с пп. 6.16.1 и 6.16.2, располагаются около аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются государством регистрации для аварийной эвакуации.	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
Глава 7		
Пункт 7.2.2		<p>7.2.2 При полетах в определенных районах воздушного пространства или по маршрутам, где установлен соответствующий тип RNP, самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в п. 7.2.1:</p> <p>а) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленным типом(ами) RNP; и</p> <p>б) получает разрешение государства эксплуатанта выполнять полеты в таком воздушном пространстве.</p>
Пункт 7.2.3		<p>7.2.3 При полетах в определенных участках воздушного пространства, в котором в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS), на борту воздушного судна устанавливается навигационное оборудование, которое:</p> <p>а) обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути и</p> <p>б) разрешается государством эксплуатанта для применения в полетах с соответствующими MNPS.</p>
Пункт 7.2.4		<p>7.2.4 Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между эшелонами полета 290 и 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут) самолет:</p> <p>а) оснащается оборудованием, которое может обеспечить:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) индикацию в кабине экипажа эшелона полета, на котором выполняется полет; 2) выдерживание в автоматическом режиме выбранного эшелона полета;

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
		<p>3) предупреждение членов экипажа о наличии отклонения от выбранного эшелона полета. Пороговое значение отклонения при выдаче предупреждения не превышает ± 90 м (300 фут); и</p> <p>4) автоматическое представление данных о барометрической абсолютной высоте;</p> <p>b) получает разрешение государства эксплуатанта выполнять полеты в соответствующем воздушном пространстве.</p>
Глава 8		
Пункт 8.1.1	<p>8.1.1 Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы в соответствии с процедурами, приемлемыми для государства регистрации:</p> <p>a) каждый самолет, который они эксплуатируют, поддерживался в пригодном для выполнения полетов состоянии;</p> <p>b) эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;</p> <p>c) удостоверение о годности к полетам каждого самолета, который они эксплуатируют, было действительным.</p>	
Пункт 8.1.2	<p>8.1.2 Эксплуатант не эксплуатирует самолет, если его техническое обслуживание не выполнено и соответствующее свидетельство о допуске к эксплуатации не оформлено организацией, утвержденной в соответствии с п. 8.7, или в рамках эквивалентной системы, при этом любая из практик отвечает требованиям государства регистрации.</p>	
Пункт 8.1.3	<p>8.1.3 В том случае, когда государство регистрации принимает эквивалентную систему, лицо, подписывающее свидетельство о техническом обслуживании, получает на это право в соответствии с Приложением 1.</p>	
Пункт 8.2.1	<p>8.2.1 Эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для государства регистрации руководства по регулированию технического обслуживания, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	обслуживанием и эксплуатацией, и отвечает требованиям п. 11.2.	
Пункт 8.2.4	8.2.4 Эксплуатант предоставляет государству эксплуатанта и государству регистрации экземпляры руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания со всеми изменениями и/или пересмотрами, а также такими обязательными материалами, какие может потребовать государство эксплуатанта или государство регистрации.	8.2.4 Эксплуатант предоставляет государству эксплуатанта и государству регистрации экземпляры руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания со всеми изменениями и/или пересмотрами, а также такими обязательными материалами, какие может потребовать государство эксплуатанта или государство регистрации.
Пункт 8.3.1	8.3.1 Эксплуатант обеспечивает наличие утвержденной государством регистрации программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и содержит информацию, предусмотренную в п. 11.3. При разработке эксплуатантом программы технического обслуживания учитываются аспекты человеческого фактора.	
Пункт 8.5.1	8.5.1 Эксплуатант самолета, максимальная взлетная сертифицированная масса которого превышает 5700 кг, контролирует, обобщает и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную государством регистрации, с помощью системы, указанной в пп. 4.2.3 f) и 4.2.4 части II Приложения 8.	
Пункт 8.5.2	8.5.2 Эксплуатант самолета, максимальная сертифицированная взлетная масса которого превышает 5700 кг, получает и оценивает сведения и рекомендации в отношении сохранения летной годности, поступающие от организации, ответственной за конструкцию типа, и предпринимает действия, которые считаются необходимыми в соответствии с процедурой, приемлемой для государства регистрации.	
Пункт 8.6	<p>8.6 Модификации и ремонт</p> <p>Все модификации и ремонты соответствуют требованиям к летной годности, принятым государством регистрации. Устанавливаются правила, обеспечивающие хранение данных, которые подтверждают соответствие требованиям к летной годности.</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
<p>Пункт 8.7</p>	<p>8.7 Утвержденная организация по техническому обслуживанию</p> <p>8.7.1 Выдача утверждения</p> <p>8.7.1.1 Выдача государством документа, утверждающего организацию по техническому обслуживанию, зависит от демонстрации заявителем выполнения требований п. 8.7, относящихся к таким организациям.</p> <p>8.7.1.2 Утверждающий документ содержит по крайней мере следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) название и местонахождение организации, b) дату выдачи и срок действия, c) условия утверждения. <p>8.7.1.3 Продление срока действия утверждающего документа зависит от выполнения организацией на тот момент требований п. 8.7, касающихся утвержденной организации по техническому обслуживанию.</p>	<p>8.7 Утвержденная организация по техническому обслуживанию</p> <p>8.7.1 Выдача утверждения</p> <p>8.7.1.1 Выдача государством документа, утверждающего организацию по техническому обслуживанию, зависит от демонстрации заявителем выполнения требований п. 8.7, относящихся к таким организациям.</p> <p>8.7.1.2 Утверждающий документ содержит по крайней мере следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) название и местонахождение организации, b) дату выдачи и срок действия, c) условия утверждения. <p>8.7.1.3 Продление срока действия утверждающего документа зависит от выполнения организацией на тот момент требований п. 8.7, касающихся утвержденной организации по техническому обслуживанию.</p>
<p>Пункт 8.7.5.3</p>	<p>8.7.5.3 Компетентность персонала по техническому обслуживанию устанавливается в соответствии с определенной процедурой и на уровне, приемлемом для государства, осуществляющего утверждение. Лицо, подписывающее сви детельство о техническом обслуживании, получает на это право в соответствии с Приложением 1.</p>	<p>8.7.5.3 Компетентность персонала по техническому обслуживанию устанавливается в соответствии с определенной процедурой и на уровне, приемлемом для государства, осуществляющего утверждение. Лицо, подписывающее сви детельство о техническом обслуживании, получает на это право в соответствии с Приложением 1.</p>
<p>Глава 9</p>		
<p>Пункт 9.1.2</p>	<p>9.1.2 Бортрадист</p> <p>В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее действующее свидетельство, которое выдано или узаконено государством эксплуатанта и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования.</p>	
<p>Пункт 9.3.1</p>		<p>9.3 Программа подготовки членов летного экипажа</p> <p>9.3.1 Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается государством эксплу-</p>

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
		<p>атанта и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Для этой цели по усмотрению государства эксплуатанта предоставляются средства наземной и летной подготовки, преподаватели и инструкторы соответствующей квалификации. Программа подготовки состоит из наземной и летной подготовки на типе (типах) самолета, на котором работают члены летного экипажа, и включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной или исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями силовой установки, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами. Программа подготовки включает также подготовку в целях овладения знаниями и навыками в области характеристик работоспособности человека и подготовку по перевозке опасных грузов. Обучение каждого члена летного экипажа, в частности, обучение его действиям в необычной или аварийной обстановке, производится с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа. Эта программа подготовки повторяется через определенные периоды, устанавливаемые государством эксплуатанта, и предусматривает сдачу экзаменов для определения подготовки.</p>
<p>Пункт 9.3.2</p>		<p>9.3.2 Требование относительно повторной летной подготовки на конкретном типе самолета считается выполненным, если:</p> <p>а) использовались – в той степени, в которой это представляется целесообразным государству эксплуатанта, – комплексные пилотажные тренажеры, утвержденные этим государством для данной цели; или</p> <p>б) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в п. 9.4.4, на данном типе самолета.</p>
<p>Пункт 9.4.3.4</p>		<p>9.4.3.4 Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут. Этот учет ведется в той мере, в какой это удовлетворяет государство эксплуатанта.</p>

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
Пункт 9.4.4		<p>9.4.4 Квалификационные проверки пилотов</p> <p>Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов. Там, где полет выполняется по правилам полетов по приборам, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие правила либо назначенному им пилоту-инспектору, либо представителю государства эксплуатанта. Такие проверки осуществляются дважды в течение любого периода продолжительностью в один год. Любые две такие проверки, которые аналогичны по своему характеру и которые проводятся в течение четырех месяцев подряд, не полностью удовлетворяют это требование.</p>
Пункт 9.6		<p>9.6 Полетное время, служебное полетное время и время отдыха</p> <p>Государство эксплуатанта устанавливает правила, в которых определяются нормы полетного времени и служебного полетного времени членов летных экипажей. Кроме того, эти правила также предусматривают достаточное время отдыха и обеспечивают такое положение, при котором утомление, возникающее при выполнении одного полета или нескольких полетов подряд или накопленное за какой-то период времени в результате выполнения этих или других задач, не угрожает безопасности полета.</p>
Глава 11		
Глава 11.1	<p>11.1 Руководство по летной эксплуатации</p> <p><i>Примечание. Руководство по летной эксплуатации содержит информацию, изложенную в Приложении 8.</i></p> <p>Руководство по летной эксплуатации обновляется путем внесения изменений, утвержденных государством регистрации.</p>	
Глава 11.2	<p>Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, которое обеспечивается в соответствии с п. 8.2 и может издаваться в виде отдельных частей, содержит следующую информацию:</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<p>a) описание предусматриваемых в п. 8.1.1 процедур, включая, когда это применимо:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) описание административных соглашений между эксплуатантом и утвержденной организацией по техническому обслуживанию; 2) описание процедур технического обслуживания и процедур оформления и подписания свидетельства о техническом обслуживании в том случае, когда техническое обслуживание основывается на системе, отличающейся от системы утвержденной организации по техническому обслуживанию; <p>b) фамилии и обязанности лица или лиц, упоминаемых в п. 8.1.4;</p> <p>c) ссылку на программу технического обслуживания, упоминаемую в п. 8.3.1;</p> <p>d) описание используемых методов регистрации и хранения эксплуатантом данных о техническом обслуживании, упоминаемых в п. 8.4;</p> <p>e) описание процедур контроля, оценки и представления данных об опыте технического обслуживания и эксплуатации, упоминаемых в п. 8.5.1;</p> <p>f) описание процедур выполнения требований к представлению эксплуатационной информации, содержащихся в пп. 4.3.5 и 4.3.8 части II Приложения 8;</p> <p>g) описание процедур оценки информации о сохранении летной годности и осуществления любых результирующих Действий, предусмотренных в п. 8.5.2;</p> <p>h) описание процедур осуществления действий, вытекающих из обязательной информации о сохранении летной годности;</p> <p>i) описание процедур введения и функционирования системы анализа и постоянного контроля за выполнением и эффективностью программы технического обслуживания с целью устранения любых</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<p>недостатков в этой программе;</p> <p>j) описание типов и моделей воздушных судов, на которые распространяется руководство;</p> <p>k) описание процедур обеспечения регистрации и устранения неисправностей, влияющих на летную годность; и</p> <p>l) описание процедур информирования государства регистрации о значительных происшествиях при эксплуатации.</p>	
Глава 12		
Пункт 12.1		<p>12.1 Распределение обязанностей в аварийной обстановке</p> <p>Эксплуатант устанавливает достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, минимальное число членов обслуживающего экипажа для каждого типа самолета, исходя из пассажироместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип самолета.</p>
Пункт 12.4		<p>12.4 Подготовка</p> <p>Эксплуатант составляет и выполняет утверждаемую государством эксплуатанта программу подготовки всех лиц перед назначением их членами обслуживающего экипажа. Члены обслуживающего экипажа ежегодно проходят программу переподготовки. Эти программы подготовки являются гарантией того, что каждое из этих лиц:</p> <p>a) сможет выполнять те связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые положено выполнять члену обслуживающего экипажа при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;</p> <p>b) будет уметь и будет способен пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием, как например, спасательные жилеты, спасательные</p>

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
		<p>плоты, аварийные трапы (желоба), аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование и комплекты первой помощи;</p> <p>с) при работе на самолетах, выполняющих полеты на высоте более 3000 м (10 000 фут), будет знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных самолетах знать о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;</p> <p>d) будет знать обязанности и функции других членов экипажа в аварийной обстановке настолько, насколько это необходимо для выполнения собственных обязанностей члена обслуживающего экипажа;</p> <p>e) будет знать типы опасных грузов, которые могут и не могут провозиться в пассажирской кабине, и прошел программу подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями Приложения 18; и</p> <p>f) будет знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между летным экипажем и членами обслуживающего экипажа.</p>
Пункт 12.5		<p>12.5 Полетное время, служебное полетное время и время отдыха</p> <p>Государство эксплуатанта устанавливает правила, в которых определяются нормы полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха членов обслуживающего экипажа.</p>
Приложение 7		
Глава 6		
	<p>6. РЕЕСТР НАЦИОНАЛЬНЫХ, ОБЩИХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ</p> <p>Каждое Договаривающееся государство или полномочный орган регистрации общих знаков ведет текущий реестр, в котором содержится информация, внесенная в регистрационное удостоверение (см. раз-</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	дел 7), о каждом летательном аппарате, зарегистрированном данным государством или полномочным органом регистрации общих знаков.	
Пункт 7.2	7.2 Если регистрационные удостоверения выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.	
Приложение 8, часть II (9-е издание)		
Глава 1		
Пункт 1.4.2	1.4.2 В том случае, когда другое Договаривающееся государство, которое не является государством разработчика, выдает сертификат типа в отношении некоторого типа воздушного судна, оно осуществляет это на основе достаточного доказательства того, что данный тип воздушного судна отвечает требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности.	
Глава 3		
Пункт 3.2.1	3.2.1 Сертификат летной годности выдается Договаривающимся государством на основе удовлетворительного доказательства того, что это воздушное судно отвечает требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности.	
Пункт 3.2.2	3.2.2 Договаривающееся государство не выдает или не придает силу сертификату летной годности, на признание которого оно рассчитывает в соответствии со статьей 33 Конвенции о международной гражданской авиации, если оно не имеет достаточного доказательства соответствия воздушного судна применимым Стандартам настоящего Приложения, обеспечив соблюдение соответствующих норм летной годности.	
Пункт 3.2.3	3.2.3 Сертификат летной годности возобновляется или сохраняет свою действительность в соответствии с законами государства регистрации при условии, что государство требует, чтобы сохранение летной годности воздушного судна определялось путем проведения регулярных проверок через соответствующие промежутки времени, учитывая при этом срок и характер	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	эксплуатации, или на основании такой системы контроля, принятой государством, которая обеспечит получение по меньшей мере равноценных результатов.	
Пункт 3.2.4	<p>3.2.4 Когда воздушное судно, имеющее действительный сертификат летной годности, выданный одним Договаривающимся государством, вносится в реестр другого Договаривающегося государства, то новое государство регистрации, выдавая другой сертификат летной годности или придавая силу первоначальному сертификату, может в целом или частично считать первую выдачу сертификата летной годности Договаривающимся государством достаточным доказательством пригодности этого судна к полетам и его соответствия соответствующим нормам летной годности. Срок действия санкционирующего документа о придании силы не превышает срока действия сертификата летной годности.</p> <p><i>Примечание. Это положение применимо как при первоначальной регистрации воздушного судна, так и при изменении его национальной принадлежности.</i></p>	
Пункт 3.3.2	3.3.2 Если сертификаты летной годности выпускаются не на английском языке, они включают перевод на английский язык.	
Пункт 3.4	<p>3.4 Ограничения, устанавливаемые для воздушного судна, и информация</p> <p>К каждому воздушному судну прилагается руководство по летной эксплуатации, таблицы, схемы или другие документы, содержащие утвержденные ограничения, в пределах которых это воздушное судно считается годным к полетам, как это определено соответствующими требованиями к летной годности. При этом предоставляются также дополнительные инструкции и информация, необходимые для обеспечения его безопасной эксплуатации.</p>	
Пункт 3.5	<p>3.5 Временная утрата летной годности</p> <p>Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное</p>	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.	
Пункт 3.6	3.6 Повреждение воздушного судна 3.6.1 В случае повреждения воздушного судна государство регистрации решает, является ли это повреждение таким, что судно утратило годность к полетам, определяемую соответствующими нормами летной годности.	
Пункт 3.6.2	3.6.2 Если повреждение произошло или было обнаружено, когда воздушное судно находилось на территории другого Договаривающегося государства, то полномочные органы этого государства имеют право воспрепятствовать данному воздушному судну продолжать полет при условии немедленного уведомления об этом государства регистрации и направления ему всех необходимых подробных сведений для принятия решения, указанного в п. 3.6.1.	
Пункт 3.6.3	3.6.3 Когда государство регистрации считает, что нанесенное воздушному судну повреждение сделало его непригодным к полетам, то это государство запрещает возобновление полетов данного воздушного судна, пока не будет восстановлена его летная годность. Однако в исключительных случаях государство регистрации может, установив определенные ограничения, разрешить этому воздушному судну выполнить полет без пассажиров, оплативших свои билеты, до аэродрома, на котором будет восстановлена его летная годность, при этом выполнение такого полета разрешает и Договаривающееся государство, первоначально запретившее в соответствии с п. 3.6.2 продолжение полета.	
Пункт 3.6.4	3.6.4 Когда государство регистрации считает, что нанесенное воздушному судну повреждение не делает его непригодным к полетам, этому воздушному судну разрешается продолжать полет.	
Глава 4		
Пункт 4.2.1	4.2 Определение сохранения летной годности 4.2.1 Государство регистрации разрабатывает или принимает требования, обес-	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
	<p>печивающие сохранение летной годности воздушного судна в течение его срока службы, включая требования к обеспечению того, что воздушное судно:</p> <p>а) по-прежнему отвечает соответствующим нормам летной годности после модификации, ремонта или установки заменяющей части; и</p> <p>б) поддерживается в пригодном для выполнения полетов состоянии с соблюдением требований к техническому обслуживанию, изложенных в Приложении 6 и, когда они применимы, частях IIIA, IIIB и IV настоящего Приложения.</p>	
Пункт 4.2.2	4.2.2 Сохранение летной годности воздушного судна определяется государством регистрации согласно действующим соответствующим требованиям к летной годности применительно к данному воздушному судну.	
Пункт 4.3.1	4.3.1 В тех случаях, когда Договаривающееся государство впервые заносит в свой реестр воздушное судно определенного типа, государством разработчика которого оно не является, и выдает сертификат летной годности или придает этому сертификату силу в соответствии с положениями п. 3.2.2 настоящей части, оно уведомляет государство разработчика о том, что оно занесло указанное воздушное судно в свой реестр.	
Пункт 4.3.3	4.3.3 Государство регистрации по получении от государства разработчика обязательной информации о сохранении летной годности непосредственно одобряет обязательную информацию или оценивает полученную информацию и предпринимает соответствующие действия.	
Пункт 4.3.4	4.3.4 Любое Договаривающееся государство, которое занесло в свой реестр воздушное судно, государством разработчика которого оно не является и на которое оно выдало сертификат летной годности или придало ему силу согласно п. 3.2 главы 3 настоящей части, обеспечивает передачу государству разработчика всей обязательной информации о сохранении летной годности, подготовленной им, как государством регистрации, в отношении данного воздушного судна.	

Ссылки на положения документа	Обязанности государства регистрации	Обязанности государства эксплуатанта
Пункт 4.3.5	4.3.5 Государство регистрации обеспечивает наличие системы, в рамках которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других происшествиях, которые вызывают или могут вызвать отрицательное воздействие на сохранение летной годности самолетов и вертолетов, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг и 3180 кг соответственно, передается организации, ответственной за типовую конструкцию этого воздушного судна.	
Пункт 4.3.8	4.3.8 В отношении самолетов и вертолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг и более 3180 кг соответственно каждое Договаривающееся государство устанавливает тип эксплуатационной информации, которая должна сообщаться его полномочному органу по летной годности эксплуатантами, организациями, ответственными за конструкцию типа, и организациями по техническому обслуживанию. Устанавливаются также процедуры передачи такой информации.	