

Doc 9734
AN/959



Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Часть А

**Создание государственной системы контроля
за обеспечением безопасности полетов
и управление этой системой**

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание второе — 2006

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Американ экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267 4843; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Courriel: icaeumat@paris.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 (0) 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 7622 395; Facsimile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: sssc.ventasaoaci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

Doc 9734
AN/959



Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Часть А

**Создание государственной системы контроля
за обеспечением безопасности полетов
и управление этой системой**

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание второе — 2006

Международная организация гражданской авиации

ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в "Журнале ИКАО" и в дополнениях к *Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКОВ И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ		
№	Дата выпуска	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ		
№	Дата выпуска	Кем внесено

ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящем руководстве излагаются обязанности и формулируется ответственность Договаривающихся государств ИКАО в отношении организации контроля за обеспечением безопасности полетов авиации. Оно предназначено для высших государственных директивных органов, поскольку в нем акцентируются обязательства государств в качестве подписавших сторон *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции), подписанной 7 декабря 1944 года в Чикаго, и содержатся информация и инструктивный материал, относящиеся к созданию государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая может потребоваться для выполнения этих обязательств.

Руководство ограничивается рассмотрением характеристик общей ответственности Договаривающегося государства за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов, при этом подчеркивается взятое государством обязательство обеспечивать безопасность авиационной деятельности государства. В качестве основных частей системы контроля за обеспечением безопасности полетов определяется ряд критических элементов, которые должны приниматься во внимание в интересах эффективного осуществления политики в области безопасности полетов и связанных с ней процедур. К критическим элементам системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которые представлены в настоящем руководстве, относятся:

- основное авиационное законодательство;
- конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации;
- государственная система гражданской авиации и государственные функции контроля за обеспечением безопасности;
- квалификация и подготовка технического персонала;
- технический инструктивный материал, инструменты и предоставление важной информации с точки зрения безопасности полетов;
- обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, санкционированию и утверждению;
- обязательства по надзору и разрешению проблем обеспечения безопасности.

В соответствии с Конвенцией государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Тем не менее, присоединяясь к Конвенции, государства соглашаются с некоторыми принципами и мерами, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом. Для безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации необходимо, чтобы вся деятельность гражданской авиации осуществлялась в соответствии с получившими международное признание минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой. Таким образом, обязанность государств в максимальной степени сотрудничать в целях достижения стандартизации и гармонизации нормативов, правил, стандартов, процедур и практики представляет собой одно из требований Конвенции (см. статьи 12 и 37). Предполагается также, что Договаривающееся государство должно создать и внедрить систему, которая позволит ему удовлетворительным образом выполнять свои международные обязательства и обязанности по безопасному и упорядоченному развитию гражданской авиации.

Внедрение Международных стандартов и Рекомендуемой практики Договаривающимся государством ИКАО должно, как правило, осуществляться в рамках закона, опубликованного в данном государстве. Таким образом, в качестве первого шага к выполнению своих обязательств и обязанностей государству потребуется ввести в действие законодательную основу, которую называют основным авиационным законодательством.

Такая законодательная основа предполагает разработку и публикацию правил гражданской авиации, согласующихся с принятием государством положений, содержащихся в Приложениях к Чикагской конвенции, и создание соответствующего государственного органа, а именно ведомства гражданской авиации. Данная законодательная основа предусматривает также необходимые полномочия для обеспечения соблюдения этих положений. При разработке своего основного авиационного законодательства государство имеет возможность принять положения, которые будут регламентировать его роль в обеспечении соблюдения эксплуатационных правил.

В первом издании настоящего руководства, подготовленном при содействии Исследовательской группы по проверкам организации контроля за обеспечением безопасности полетов, рассматривались системы контроля за обеспечением безопасности полетов, относящиеся к Приложению 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложению 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и Приложению 8 *"Летная годность воздушных судов"*. Настоящее второе издание разработано с учетом перехода к всеобъемлющему системному подходу, охватывающему все положения по безопасности полетов, содержащиеся во всех Приложениях к Конвенции, относящихся к безопасности полетов.

В целях обеспечения актуальности и точности настоящего руководства просьба присылать предложения по его совершенствованию с точки зрения формата, содержания или оформления. Любые такие рекомендации или предложения будут рассмотрены и, если они будут сочтены подходящими, будут включены в следующее издание руководства. Регулярное проведение пересмотра обеспечит поддержание актуальности и точности данного руководства. Замечания, касающиеся настоящего руководства, следует направлять по адресу:

The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec H3C 5H7
Canada

ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

Глава 1. Введение	1-1
1.1 Цели руководства	1-1
1.2 О руководстве	1-1
1.3 Справочные документы ИКАО	1-2
1.4 Определения	1-2
1.5 Сокращения (акронимы).....	1-2
Глава 2. Контроль за обеспечением безопасности полетов: обязательство	2-1
2.1 Концепция и определение контроля за обеспечением безопасности полетов	2-1
2.2 Общий обзор ответственности Договаривающихся государств ИКАО.....	2-2
2.3 Общий обзор обязательств государств по контролю за обеспечением безопасности полетов	2-4
2.4 Сбалансированный подход к управлению и надзору	2-9
2.5 Обязательство государства по обеспечению безопасности авиации	2-11
Глава 3. Критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов	3-1
3.1 Общие соображения.....	3-1
3.2 Основное авиационное законодательство (КЭ-1).....	3-3
3.3 Конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации (КЭ-2)	3-4
3.4 Государственная система гражданской авиации и государственные функции контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-3)	3-9
3.5 Квалификация и подготовка технического персонала (КЭ-4)	3-12
3.6 Технический инструктивный материал, инструменты и предоставление важной информации с точки зрения безопасности полетов (КЭ-5).....	3-14
3.7 Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, санкционированию и утверждению (КЭ-6)	3-15
3.8 Обязательства по осуществлению надзора (КЭ-7)	3-19
3.9 Разрешение проблем безопасности (КЭ-8).....	3-20
Добавление А. Справочный материал.....	А-1
Добавление В. Определения	В-1

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ЦЕЛИ РУКОВОДСТВА

1.1.1 В данной части *Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов* предполагается подчеркнуть обязательства и ответственность Договаривающегося государства ИКАО в отношении организации контроля за обеспечением безопасности полетов, а также предоставить государственным директивным органам информацию и инструктивный материал по созданию системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управлению этой системой. Принимая во внимание трудности, с которыми сталкиваются многие Договаривающиеся государства при выполнении своих обязательств по Конвенции, в руководстве особо отмечаются критические элементы, связанные с созданием эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, и даются рекомендации по разрешению трудностей, возникающих при внедрении Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS).

1.1.2 В настоящем руководстве под термином «государство» понимается основной орган власти, который является участником Конвенции и обычно учреждает ведомство гражданской авиации (ВГА) и другие авиационные полномочные органы, а также назначает главных исполнительных директоров (СЕО), обладающих полномочиями по осуществлению руководства деятельностью в области гражданской авиации в данном государстве.

1.2 О РУКОВОДСТВЕ

1.2.1 Законодательные обязательства, ответственность и соответствующие рекомендации, излагаемые в настоящем руководстве, заимствованы из различных источников, включая Чикагскую конвенцию, Приложения к ней и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS), а также инструктивные материалы, публикуемые ИКАО для оказания Договаривающимся государствам помощи во внедрении SARPS. ИКАО давно осознает трудности, возникающие в этой связи у многих Договаривающихся государств, и пытается оказать им помощь в рамках своей Программы технического сотрудничества, а также путем непосредственного участия своих региональных бюро и Штаб-квартиры. Масштабы проблем, с которыми сталкиваются государства при организации контроля за обеспечением безопасности полетов, выявляются в результате проверок, проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

1.2.2 Одним из недостатков, характерных для большинства государств, в которых проводились оценки и проверки, является отсутствие в рамках ВГА адекватной организационной основы и инфраструктуры контроля за обеспечением безопасности полетов. В большинстве случаев это связано с нехваткой ресурсов, выделяемых ведомству гражданской авиации. В результате такие государства не могут в полной мере выполнять национальные и международные требования, относящиеся к безопасности гражданской авиации, включая производство полетов и инфраструктуру. Проверки и другие проводимые ИКАО мероприятия показали, что там, где не создана соответствующая организация по контролю за обеспечением безопасности полетов, управление и надзор за производством полетов воздушных судов и связанной с ним деятельностью зачастую являются недостаточными, что порождает условия для применения небезопасной практики. Создание жизнеспособной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой предполагают участие правительственных органов высокого уровня, без чего государство не может удовлетворительно выполнять свои обязанности, относящиеся к обеспечению безопасности авиационной системы.

1.2.3 Результаты проверок и информация, поступающая из других источников, убедили ИКАО в необходимости и далее оказывать помощь государствам посредством разработки инструктивного материала по вопросам организации контроля за обеспечением безопасности полетов, ориентированного исключительно на высшие директивные органы и различные уровни руководства государственной системой гражданской авиации.

1.3 СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ИКАО

В добавлении А приводится перечень упоминаемых в руководстве документов ИКАО, содержащих дополнительный инструктивный материал, относящийся к сертификации и надзору за эксплуатантами воздушных судов, а также к соответствующим операциям и инфраструктуре.

1.4 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Используемые в настоящем руководстве определения аналогичны определениям, содержащимся в соответствующих Приложениях к Конвенции и в других документах ИКАО (в частности, в Словаре по международной гражданской авиации (Doc 9713)), или являются определениями, подготовленными Секцией проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SOA) для настоящего документа и процесса проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. (Список терминов и их определения см. в добавлении В.)

1.5 СОКРАЩЕНИЯ (АКРОНИМЫ)

Ниже приводятся некоторые общие сокращения (акронимы), используемые в этом руководстве и в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов:

ВГА	Ведомство гражданской авиации или соответствующий государственный авиационный регламентирующий орган
ГДГА	Генеральный директор гражданской авиации
КЭ	Критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИМ	Инструктивный материал
СЭ	Сертификат эксплуатанта
AFDD	База данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок
AIP	Сборник аэронавигационной информации
AMO	Утвержденная организация по техническому обслуживанию
PEL	Выдача свидетельств авиационному персоналу
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SMS	Система управления безопасностью полетов
STD	Стандарт

Глава 2

КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ: ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

2.1 КОНЦЕПЦИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

"...Гражданскую авиацию захлестнула волна коммерциализации, глобализации и транснационализации со всеми вытекающими из этого последствиями для безопасности полетов и авиационной безопасности, и эти последствия необходимо учитывать. Согласно положениям Чикагской конвенции нормирование в области безопасности полетов входит в компетенцию отдельных государств; по мере увеличения масштабов передачи государствами прав на владение и управление авиакомпаниями, аэропортами и органами управления воздушным движением и расширения международной деятельности потребность в непрерывной координации, выходящей за пределы национальных и региональных границ, становится все более насущной".

Д-р Ассад Котайт
Вступительное слово к *Стратегическому плану ИКАО (1997)*

2.1.1 Контроль за обеспечением безопасности полетов определяется как функция, посредством которой государства обеспечивают эффективное выполнение относящихся к безопасности полетов Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и надлежащих процедур, содержащихся в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации и соответствующих документах ИКАО. Контроль за обеспечением безопасности полетов гарантирует также поддержание национальной авиационной отрасли уровня безопасности, равного установленному SARPS или превосходящего его. В этом качестве ответственность отдельного государства за организацию контроля за обеспечением безопасности полетов служит основанием, на котором строится безопасность глобальных полетов воздушных судов. Поэтому отсутствие надлежащего контроля за обеспечением безопасности полетов в одном Договаривающемся государстве ставит под угрозу безопасность международных полетов гражданских воздушных судов.

2.1.2 В 1992 году в ходе 29-й сессии Ассамблеи ИКАО была высказана озабоченность по поводу очевидной неспособности некоторых Договаривающихся государств выполнять свои функции по контролю за обеспечением безопасности полетов. Среди основных причин такого положения назывались отсутствие нормативно-правовой основы и нехватка технических и финансовых ресурсов для выполнения минимальных требований Чикагской конвенции. В результате Ассамблея приняла резолюцию A29-13 "*Улучшение контроля в области безопасности*", в которой вновь подтвердила ответственность отдельно взятого государства в деле обеспечения контроля за безопасностью полетов в качестве одного из принципов Конвенции и призвала Договаривающиеся государства вновь подтвердить свои обязательства по обеспечению контроля за безопасностью полетов, вытекающие из Чикагской конвенции.

2.1.3 Резолюция A29-13 Ассамблеи, поскольку в ней была вновь подтверждена ответственность отдельного государства, вновь утвердила обязательства государств по контролю за обеспечением безопасности полетов в отношении всего спектра деятельности гражданской авиации в своем государстве, а также воздушных судов, зарегистрированных в своем государстве, но производящих полеты в других Договаривающихся государствах. Ответственность государства в этом отношении нельзя недооценивать: контроль за обеспечением безопасности полетов является одним из основных обязательств и его выполнение обеспечивает постоянную безопасность и регулярность международных воздушных перевозок.

2.1.4 В резолюции А32-11 Ассамблея дала указание разработать Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), предусматривающую проведение регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов. Она также призвала применять данную программу ко всем Договаривающимся государствам и обеспечить более высокий уровень транспарентности и гласности результатов проверок.

2.1.5 С учетом успехов, достигнутых УППКБП, Ассамблея в резолюции А33-8 постановила распространить Универсальную программу на Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложение 14 "Аэродромы", а также на другие связанные с безопасностью полетов области, в частности на расследование авиационных происшествий и инцидентов, вопросы которого рассматриваются в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". Приняв во внимание, что результаты проверок, проведенных в рамках УППКБП, свидетельствовали о том, что ряд государств испытывали трудности в выполнении SARPS ИКАО и внедрении критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов государства, Ассамблея в резолюции А33-9 также постановила, что ИКАО следует разработать концепцию функции гарантии качества, которую могли бы затем предложить для надзора за проектами, осуществляемыми государствами, на основе возмещения затрат.

2.1.6 35-я сессия Ассамблеи ИКАО рассмотрела предложение Совета о продолжении и расширении Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов начиная с 2005 года и постановила (см. резолюцию А35-6 Ассамблеи) распространить данную программу на все связанные с безопасностью полетов Приложения, а также перейти к всеобъемлющему системному подходу к проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Кроме того, в резолюции А35-6 Ассамблея поручила Генеральному секретарю:

- обеспечивать в рамках всеобъемлющего системного подхода использование в качестве основных элементов положений по безопасности полетов, содержащихся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 8 "Летная годность воздушных судов", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и Приложении 14 "Аэродромы";
- доводить до сведения Договаривающихся государств информацию по всем аспектам процесса проверок;
- предоставлять окончательные отчеты о результатах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов всем Договаривающимся государствам;
- предоставлять доступ всем Договаривающимся государствам к соответствующей информации, подготовленной на основе базы данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок (AFDD), посредством использования защищенного web-сайта ИКАО.

Ввиду более широкого круга охватываемых ею вопросов резолюция А35-6 заменила резолюцию А33-8, которая в результате была отменена.

2.2 ОБЩИЙ ОБЗОР ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ ИКАО

2.2.1 В большинстве статей Чикагской конвенции устанавливаются привилегии и обязанности всех Договаривающихся государств и предусматривается принятие SARPS, регулирующих международные воздушные перевозки. В Конвенции признается основополагающий принцип, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и в ее пределах.

2.2.2 За последние шесть десятилетий основным техническим достижением ИКАО стало соглашение ее Договаривающихся государств относительно необходимого уровня стандартизации в интересах безопасного, эффективного и регулярного воздушного сообщения. Такая стандартизация достигалась главным образом посредством принятия Приложений к Чикагской конвенции, содержащих требования, известные как Международные стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS). Принятые до настоящего времени 18 Приложений охватывают весь спектр деятельности гражданской авиации.

2.2.3 В статье 37 Чикагской конвенции указывается, что государства должны 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. С этой целью ИКАО приняла SARPS, которые охватывают практически все виды деятельности, относящиеся к эксплуатации воздушного судна. Однако только включение таких SARPS в национальные правила и практику Договаривающихся государств и их своевременное внедрение обеспечат, в конечном счете, достижение безопасности и регулярности полетов воздушных судов во всем мире.

2.2.4 Посредством принятия национальных правил государства должны внедрить SARPS, содержащиеся в Приложениях к Конвенции, и обеспечить их выполнение. В статье 12 Чикагской конвенции об этом сказано очень ясно. Она гласит:

Каждое Договаривающееся государство обязуется принять 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.

Далее данная статья гласит:

Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты".

Эти и другие соответствующие статьи закрепляют по Конвенции ответственность государств за контроль за обеспечением безопасности полетов и не оставляют каких-либо сомнений относительно ответственности Договаривающегося государства за управление и надзор за всей его деятельностью в области авиации.

2.2.5 В статье 38 Конвенции указывается, что любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во 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.

2.3 ОБЩИЙ ОБЗОР ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ГОСУДАРСТВ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.3.1 Характер ответственности Договаривающихся государств

- 2.3.1.1 В соответствии с Конвенцией и Приложениями к ней к ответственности государства относятся:
- выдача свидетельств эксплуатационному персоналу;
 - сертификация воздушных судов, эксплуатантов воздушных судов и аэродромов;
 - управление и надзор за имеющим свидетельства персоналом, сертифицированными продуктами и утвержденными организациями;
 - предоставление аэронавигационного обслуживания (включая метеорологическое обеспечение, авиационную связь, поисково-спасательные операции, карты и распространение информации);
 - расследование авиационных происшествий и инцидентов.

Обеспечение наиболее эффективного выполнения этой функции имеет основополагающее значение для безопасности полетов воздушных судов во всем мире.

2.3.1.2 Эта ответственность закреплена в нескольких статьях Конвенции. Например, статья 31 требует от государства регистрации выдавать сертификат летной годности или признавать силу сертификата летной годности, выданного другим Договаривающимся государством, в отношении *каждого* воздушного судна, участвующего в международной аэронавигации. В статье 32 на это же государство возлагается обязанность выдавать удостоверения о квалификации и свидетельства или придавать силу таким удостоверениям или свидетельствам, выданным другим Договаривающимся государством пилоту *каждого* воздушного судна и другим членам летного состава экипажа *каждого* воздушного судна, занятого в международной аэронавигации. В основе этих обязательств лежит стремление содействовать производству безопасных и регулярных полетов воздушных судов посредством разработки и внедрения получивших международное признание процедур сертификации и выдачи свидетельств и эксплуатационных процедур. Соблюдение этих процедур дает государству гарантию его собственной организационной и индивидуальной компетенции, а также компетенции регламентирующих полномочных органов, поставщиков обслуживания, эксплуатантов и персонала других Договаривающихся государств, особенно в области структурных изменений и системного управления безопасностью полетов. Кроме того, эти процедуры распространяются на внутренние воздушные перевозки в целях обеспечения общей безопасности полетов воздушных судов независимо от того, где они производятся.

2.3.2 Общие обязательства Договаривающегося государства

2.3.2.1 При выдаче разрешения на осуществление деятельности в области авиации или при осуществлении такой деятельности государство берет на себя определенные обязательства в соответствии с Чикагской конвенцией и Приложениями к ней. Например, каждое государство, подписавшее Конвенцию, обязано обеспечивать безопасность и эффективность полетов воздушных судов в пределах своего воздушного пространства. В число некоторых из общих обязательств входит обеспечение условий для нерегулярных полетов авиации общего назначения и коммерческих воздушных перевозок, таких как адекватные:

- аэродромы;
- навигационные средства;
- аэронавигационные карты, схемы и минимумы захода на посадку по приборам;

- предоставление метеорологических сводок;
- обслуживание воздушного движения;
- поиск и спасание;
- авиационная безопасность;
- своевременное устранение недостатков в области безопасности полетов в отношении этих обязанностей.

2.3.2.2 В целях обеспечения соответствия принятой в государстве системы уровню и масштабам ее авиационной деятельности каждое из этих обязательств требует учета критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Это включает определение государственной политики, направленной на систематическое управление критическими с точки зрения безопасности ситуациями, зависимостями и конфликтами, воздействующими на авиационное сообщество изнутри, а также извне (некоторые упоминаются в разделе 2.5.2). Часть этого управленческого процесса требует рассмотрения государствами вопроса о принятии национальных требований, превышающих SARPS ИКАО в некоторых областях при определенных обстоятельствах.

2.3.3 Обязательства государства разработчика и государства-изготовителя

2.3.3.1 В рамках своих обязательств государство разработчика осуществляет следующую деятельность:

- a) выдает сертификат типа, определяющий конструкцию типа воздушного судна и подтверждающий то, что эта конструкция отвечает соответствующим нормам летной годности данного государства;
- b) передает любую общеприменимую информацию, которую оно считает необходимой для сохранения летной годности и безопасной эксплуатации воздушных судов:
 - каждому Договаривающемуся государству, которое информировало государство разработчика о том, что оно занесло воздушное судно в свой реестр, и
 - любому другому Договаривающемуся государству по запросу;
- c) требует и утверждает программу сохранения целостности конструкции в целях обеспечения летной годности воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг, включая конкретную информацию, касающуюся предотвращения коррозии и борьбы с ней;
- d) устанавливает систему, обеспечивающую в отношении самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и вертолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 3180 кг:
 - получение информации об отказах, неисправностях, дефектах и других случаях, которые неблагоприятно влияют или могут повлиять на сохранение летной годности воздушных судов;
 - принятие решений относительно целесообразности совершения действий, касающихся летной годности;

- соответствующую разработку и обнародование действий, касающихся летной годности, при необходимости.

2.3.3.2 В рамках своих обязательств государство-изготовитель осуществляет следующую деятельность:

- a) принимает меры к тому, чтобы каждое воздушное судно и все части воздушного судна, включая части, изготовленные субподрядчиками, соответствовали утвержденной конструкции;
- b) при утверждении производства частей воздушного судна обеспечивает, чтобы производство осуществлялось под контролем, в том числе за счет использования системы проверки качества, и чтобы строительство и сборка удовлетворяли требованиям (этому может способствовать утверждение организации по производству);
- c) требует вести учет таким образом, чтобы обеспечить возможность отождествления воздушного судна и его частей с утвержденной конструкцией и схемой производства.

2.3.3.3 Если государство-изготовитель воздушного судна и государство разработчика являются разными государствами, между обоими государствами заключается взаимоприемлемое соглашение с целью обеспечения того, чтобы организация-изготовитель сотрудничала с организацией, ответственной за конструкцию типа, при оценке получаемой информации об опыте эксплуатации воздушного судна.

2.3.4 Обязательства государства регистрации и государства эксплуатанта/поставщика обслуживания

2.3.4.1 Акт регистрации воздушного судна не может сам по себе относиться к вопросам обеспечения безопасности полетов. Однако это действие налагает на государство регистрации ряд обязательств по Конвенции, которые непосредственно связаны с безопасностью авиационной системы в целом. В случае регистрации воздушных судов международного эксплуатационного предприятия не на национальной основе государства, учредившие предприятие, обязаны совместно взять на себя обязательства, которые согласно Чикагской конвенции относятся к государству регистрации. Так, при регистрации воздушного судна государство регистрации в рамках своих обязательств выполняет следующие действия:

- a) уведомляет государство разработчика о том, что оно внесло воздушное судно в свой реестр;
- b) определяет, соответствует ли летная годность воздушного судна минимальным установленным стандартам;
- c) выдает сертификат летной годности в отношении воздушного судна или признает его силу;
- d) обеспечивает поддержание летной годности воздушного судна независимо от того, в какой части мира оно эксплуатируется;
- e) определяет соответствие персонала, производящего работы по техническому обслуживанию воздушного судна, минимальным требованиям с точки зрения опыта, знаний и навыков;
- f) выдает сертификаты персоналу, производящему работы по техническому обслуживанию, или признает их силу;
- g) определяет соответствие летного состава экипажа, осуществляющего эксплуатацию воздушного судна, минимальным требованиям с точки зрения опыта, знаний и навыков, необходимых для безопасной эксплуатации воздушного судна;
- h) выдает летному составу экипажа свидетельства и/или квалификационные отметки (в зависимости от обстоятельств) или признает их силу;

- i) проверяет сохранение соответствия воздушного судна и персонала, связанного с его эксплуатацией, условиям, которые были обязательными при первоначальной выдаче сертификатов и свидетельств;
- j) своевременно принимает соответствующие меры для устранения всех недостатков, которые выявлены в отношении технического обслуживания воздушного судна и его эксплуатации летными экипажами;
- k) Обеспечивает в отношении самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и вертолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 3180 кг наличие системы, посредством которой информация об отказах, неисправностях, дефектах и других случаях, которые неблагоприятно влияют или могут повлиять на сохранение летной годности воздушного судна, передается организации, ответственной за конструкцию типа.
- l) по получении от государства разработчика обязательной информации о сохранении летной годности непосредственно принимает к исполнению обязательную информацию или оценивает полученную информацию и предпринимает соответствующие действия.

2.3.4.2 Государство эксплуатанта несет ответственность за выдачу сертификата эксплуатанта или равноценного документа, предусмотренного в Приложении 6. Эта ответственность предполагает управление и надзор за связанной с эксплуатацией воздушных судов деятельностью всех эксплуатантов воздушных судов в государстве. Кроме того, эта ответственность налагает на государство эксплуатанта несколько конкретных обязательств по Конвенции. Так, в соответствии со своими обязательствами государство эксплуатанта:

- a) обеспечивает до начала выполнения международных полетов адекватность возможностей эксплуатанта воздушных судов с точки зрения обеспечения безопасности и эффективности полетов;
- b) обеспечивает постоянную способность эксплуатанта воздушных судов производить полеты в соответствии с первоначальными критериями сертификации;
- c) своевременно принимает необходимые меры для разрешения проблем безопасности, которые были выявлены в отношении технического обслуживания воздушных судов, производства полетов и других обязанностей эксплуатанта воздушных судов, включая действия персонала эксплуатанта.

2.3.4.3 В некоторых государствах к числу эксплуатантов и поставщиков обслуживания относятся владельцы аэродромов (иные, чем государство), которые организуют и предоставляют обслуживание на аэродроме, а также организация или негосударственная структура, которая обеспечивает обслуживание воздушного движения. Государство эксплуатанта или поставщика обслуживания остается ответственным за выдачу свидетельств, сертификатов и прочих разрешений, предусмотренных положениями Приложений в отношении различных частей системы. Эта ответственность включает в себя управление и надзор за деятельностью соответствующих эксплуатантов или поставщиков обслуживания в государстве. В силу этой ответственности на государство эксплуатанта или поставщика обслуживания возлагается также ряд конкретных обязательств по Конвенции, связанных с мероприятиями по персоналу, производством полетов, техническим обслуживанием и непрерывным соблюдением первоначальных критериев сертификации. Аналогичные обязательства и ответственность применяются по всему спектру авиационной системы, включая эксплуатацию аэродромов, обслуживание воздушного движения и связанную с этим деятельность.

2.3.4.4 Положения ИКАО по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (ОВД), содержащиеся в Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения" и в документе "Правила авионавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (PANS-ATM, Doc 4444), требуют, чтобы государства учреждали систематические и надлежащие программы управления безопасно-

стью полетов в целях достижения приемлемого уровня безопасности полетов в своих системах ОВД и устанавливали такие уровни и цели безопасности полетов для своих служб воздушного движения. Цели управления безопасностью полетов при ОВД заключаются в обеспечении соблюдения установленного уровня безопасности полетов при предоставлении ОВД в воздушном пространстве или на аэродроме и во внедрении при необходимости усовершенствований, направленных на обеспечение безопасности полетов. Положения PANS-ATM требуют, чтобы программа управления безопасностью полетов при ОВД предусматривала следующее:

- a) контроль за уровнями безопасности полетов в целом и выявление любых неблагоприятных тенденций;
- b) анализ деятельности органов ОВД с точки зрения безопасности полетов;
- c) оценку состояния безопасности полетов в связи с планируемой реорганизацией воздушного пространства и внедрением новых и измененных правил ОВД;
- d) механизм определения необходимости введения мер повышения безопасности полетов.

2.3.4.5 При определении адекватности системы в целом государство регистрации и государство эксплуатанта или поставщика обслуживания должны учитывать критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов (см. главу 3) и сложность выполняемых полетов.

2.3.5 Ответственность эксплуатантов и поставщиков обслуживания за безопасность полетов

2.3.5.1 Эксплуатанты или поставщики обслуживания несут ответственность за безопасное, регулярное и эффективное производство полетов воздушных судов, а также за соблюдение любых законов или нормативных актов, которые могут опубликовать государство эксплуатанта и государство, в котором производятся полеты воздушного судна. Это обязательство распространяется на любых подрядчиков, услугами которых они могут пользоваться. В том случае, если эксплуатант использует воздушное судно, зарегистрированное в другом государстве, не являющемся государством эксплуатанта, он должен будет также соблюдать соответствующие законы и нормативные акты, опубликованные в государстве регистрации. Эти законы и нормативные акты, служащие средством, с помощью которого государство осуществляет положения Приложений, сами по себе не являются достаточными для обеспечения эксплуатантов и поставщиков обслуживания всеобъемлющими и подробными инструкциями, на которых может основываться выполнение полета. Поэтому ответственность за разработку инструкций по эксплуатации, необходимых для обеспечения безопасности полетов, должна быть возложена на эксплуатантов (концепция "ответственности эксплуатанта или поставщика обслуживания").

2.3.5.2 Инструкции по эксплуатации не должны противоречить законам и нормативным актам государства эксплуатанта, или государства поставщика обслуживания, или других государств, в которых или над которыми производятся полеты воздушных судов. Эксплуатант или поставщик обслуживания должен включить инструкции по эксплуатации в соответствующее руководство (руководство по производству полетов, руководство по аэродрому или другое руководство), которое должно быть представлено государственному регламентирующему органу (например, ведомству гражданской авиации) в пакете документов, подлежащих оценке до утверждения, лицензирования или сертификации эксплуатанта или поставщика обслуживания. Такие руководства, равно как законодательные акты и нормативные документы, должны обновляться и корректироваться в рамках системного подхода к управлению безопасностью полетов и ее обеспечению.

2.3.6 Ответственность государства места события

2.3.6.1 Статья 26 Конвенции о международной гражданской авиации возлагает на государство, на территории которого произошло происшествие (государство места события), обязательство назначить рас-

следование обстоятельств происшествия в соответствии, насколько это допускает его законодательство, с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации. Приложение 13 содержит применимые SARPS, которыми должны руководствоваться государства при расследовании авиационных происшествий и инцидентов и решении других связанных с ним задач.

2.3.6.2 Единственной целью расследования является предотвращение происшествий и инцидентов. Распределение вины или ответственности не составляет цель расследования. Любое проводимое расследование должно быть абсолютно объективным и полностью беспристрастным, а также должно восприниматься как таковое. Оно должно проводиться таким образом, чтобы противостоять политическому или прочему вмешательству. Это можно обеспечить только при наличии соответствующего законодательства о расследовании авиационных происшествий и инцидентов и на основе эффективной поддержки и сотрудничества всех заинтересованных государств (в частности, государства разработчика, государства-изготовителя, государства регистрации и государства эксплуатанта).

2.4 СБАЛАНСИРОВАННЫЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ И НАДЗОРУ

2.4.1 Для выполнения своих обязанностей каждое государство должно ввести в действие основной закон об авиации, обеспечивающий разработку и публикацию кодекса правил, нормативов и требований гражданской авиации, которые должны соответствовать положениям Приложений к Конвенции. При разработке этого кодекса государство может принять положения, которые будут регламентировать его роль в реализации действующих правил; функции государства могут меняться от жесткого регулирования до пассивной роли.

2.4.2 При жестком регулировании государство будет на повседневной основе непосредственно участвовать в управлении гражданской авиацией и контроле за ее деятельностью через посредство надзорной организации. При пассивной роли государство будет вмешиваться только для принятия мер или проведения расследования в случае авиационного происшествия/инцидента или нарушения нормативных актов.

2.4.3 Государство, играющее пассивную роль, почти полностью полагается на техническую и организационную компетентность отрасли гражданской авиации и ее приверженность безопасности. В этом случае отрасль несет ответственность как за толкование, так и за осуществление нормативных актов, ставясь тем самым в основном саморегулируемой. В результате у государства не остается иных оснований для оценки соблюдения отраслью гражданской авиации нормативных актов кроме сведений, полученных случайно или в ходе расследования авиационного происшествия или инцидента. Такая система не позволит государству играть активную роль и выполнять необходимые профилактические и корректировочные функции, как это предусмотрено в Конвенции.

2.4.4 С другой стороны, если государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов будет настолько жесткой, что сведется к полному доминированию и диктату в деятельности авиации, то в этих условиях отрасль гражданской авиации будет лишена ответственности и самостоятельности в обеспечении безопасности полетов. Это может подорвать моральный дух персонала отрасли гражданской авиации и привести к снижению стандартов безопасности. Кроме того, стоимость содержания крупной организации по обеспечению безопасности полетов, которая необходима для поддержания столь жесткого контроля, может оказаться недоступно высокой для государства.

2.4.5 На практике ни одна из этих крайностей не совместима с целью, предполагающей хорошо сбалансированное распределение ответственности между государством и авиационным сообществом. В наибольшей степени интересам общества отвечал бы сбалансированный подход, при котором как государство, так и авиационное сообщество несут четко определенную ответственность за безопасное и эффективное выполнение своих функций.

2.4.6 Государства должны строго учитывать общественные интересы при установлении функций надзора за обеспечением безопасности полетов и обеспечивать поддержание соответствующей системы

сдержек и противовесов. Государству следует сохранить за собой фактический контроль над важными функциями инспектирования. Передавать такие функции нельзя; в противном случае авиационный персонал, организации по техническому обслуживанию, авиация общего назначения, коммерческие эксплуатанты, поставщики авиационного обслуживания, эксплуатанты аэродромов и т. д. станут фактически саморегулируемыми и не будут в действительности контролироваться инспекторами ВГА.

2.4.7 Сбалансированной является такая система контроля за обеспечением безопасности полетов, при которой как государство, так и авиационное сообщество совместно несут ответственность за безопасность, регулярность и эффективность деятельности гражданской авиации. Такая взаимосвязь устанавливается в основном авиационном законодательстве, авиационных нормативных актах и требованиях и проводится в жизнь в рамках политики и методологии ВГА (политики обеспечения безопасности). К характеристикам эффективной государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов относятся:

- a) жесткий и эффективный подход к управлению безопасностью полетов, включающий принятие систем управления безопасностью полетов (SMS) в функциональных сферах регулирования, а также при производстве полетов и предоставлении обслуживания;
- b) согласованный подход к формулированию, своевременное и открытое опубликование и исполнение авиационного законодательства, требований и инструкций, касающихся отрасли. Это должно включать способ осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов, а именно:
 - принятие системного подхода к проведению проверок в целях обеспечения в соответствующих случаях учета систем в целом, а не только отдельных элементов, видов деятельности или дисциплин;
 - применение стратегии управления риском для содействия эффективному использованию ресурсов;
 - координацию действий с другими учреждениями при дублировании или объединении таких смежных функций, как обеспечение безопасности полетов и обеспечение авиационной безопасности;
 - предъявление к отрасли требования принимать аналогичные системные концепции в рамках SMS, которые должны включать учет аспектов человеческого фактора и возможностей человека, применяемых по всему спектру авиационной деятельности, и побуждение ее к этому (дополнительная информация о SMS содержится в части В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" документа Doc 9734 "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов");
- c) хорошо сбалансированное распределение ответственности за безопасность гражданской авиации между государством и отраслью;
- d) экономическая оправданность с точки зрения имеющихся у государства ресурсов;
- e) осуществление государством постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов и поставщиков обслуживания без создания для них чрезмерных помех, препятствующих эффективному руководству и контролю за своими собственными организациями;
- f) налаживание и поддержание гармоничных отношений, включая взаимодействие и консультации между государством и отраслью гражданской авиации, при сохранении эффективных и ясно распределенных функциональных ролей. Взаимодействие должно охватывать изда-

ние отраслевых требований к выдаче свидетельств, сертификатов или прочих разрешений наряду с соответствующим инструктивным материалом.

2.4.8 Авиационная отрасль несет главную ответственность за обеспечение безопасности, регулярности и эффективности полетов, за подготовку авиационного персонала и за изготовление и техническое обслуживание воздушных судов и авиационного оборудования. Некоторые государства могут частично нести ответственность за надзор за внутренними стандартами безопасности совместно с другими организациями (поставщиками обслуживания воздушного движения и аэродромного обслуживания, эксплуатантами, утвержденными организациями по техническому обслуживанию, изготовителями и т. д.), которые продемонстрировали надежность и способность действовать ответственно. Нельзя создать безопасную и упорядоченную систему гражданской авиации, если каждый назначенный член не будет готов согласиться с последствиями такой политики, включая выделение необходимых ресурсов для ее реализации. Решающим фактором с точки зрения доверия, с которым ВГА может относиться к владельцам сертификатов гражданской авиации, и с точки зрения соответствующей степени свободы и гибкости, которую оно может им предоставить, является создание владельцами сертификатов адекватной системы обеспечения качества, которая должна быть рассмотрена и утверждена ВГА.

2.4.9 В тех государствах, в которых государство является как регулирующим полномочным органом, так и поставщиком обслуживания воздушного движения, эксплуатантом аэродромов, эксплуатантом воздушных судов, изготовителем или организацией по техническому обслуживанию, требования Конвенции будут выполняться, а интересы общества будут наилучшим образом учитываться на основе четкого разделения полномочий и ответственности между государственной эксплуатационной службой и государственным регулирующим полномочным органом. Процедуры сертификации и постоянного надзора должны применяться таким образом, как если бы эксплуатационная служба была негосударственным учреждением.

2.5 ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАЦИИ

2.5.1 На протяжении многих лет ИКАО и ее Договаривающиеся государства сотрудничают в целях разработки единообразных SARPS и процедур, обеспечивающих осуществление принципов и мер, согласованных членами-основателями ИКАО, с тем чтобы обеспечить возможность безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации и чтобы международные воздушные сообщения могли строиться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично. Объединенные общим делом и общим обязательством, ИКАО и Договаривающиеся государства получили возможность решать важнейшие вопросы и в значительной степени преодолевать возникающие трудности. Однако на протяжении многих лет задачи, стоящие перед государственными полномочными органами в области гражданской авиации, росли как в количественном отношении, так и с точки зрения сложности. Это в свою очередь требует, чтобы приверженность государств делу безопасности авиации росла такими же темпами.

2.5.2 Существует ряд факторов, которые подчеркивают важность подтверждения обязательств и политической воли со стороны правительств:

- a) Возросло участие нетрадиционных секторов в гражданской авиации, что вызывает необходимость в значительном усилении внимания к вопросам безопасности авиации в контексте более широких инициатив в области политики.
- b) Нарастает глобализация самой гражданской авиации, примером чего служат иностранная и многонациональная принадлежность и создание объединений авиакомпаний, совместные меры в области маркетинга, многонациональные подходы как к техническим, так и к экономическим нормативным актам наряду с растущей взаимосвязью между внутренними и международными полетами гражданских воздушных судов.

- c) Растет потребность в производстве полетов и, следовательно, потребность в развитии инфраструктуры и служб. Рост воздушных перевозок превосходит пропускную способность многих аэродромов и воздушного пространства, что заставляет полномочные органы пересматривать концепции, методы обработки и средства обслуживания. В связи с этим стоит задача увеличения пропускной способности без снижения или даже с повышением уровня безопасности полетов.
- d) Усиливается воздействие социальных, экономических, политических, экологических и других факторов на политику в области гражданской авиации, особенно на национальном и региональном уровнях. Такое воздействие может возникать в результате быстрых изменений социально-экономических систем, которые могут иметь глобальные последствия (например, растущие надежды общества на повышение уровня безопасности полетов). В результате воздействия этих факторов могут также возникать конфликты, например между обязательствами по обеспечению безопасности полетов и обязательствами по охране окружающей среды. Выполняя обязательства в области охраны окружающей среды, нельзя ставить под угрозу выполнение обязательств, связанных с обеспечением безопасности полетов.
- e) Во многих государствах гражданская авиация все еще рассматривается как одна из важнейших служб общего пользования, вносящая фундаментальный вклад в социально-экономическое развитие и обеспечивающая в некоторых районах сообщение с недоступными иным способом пунктами.

2.5.3 Меры, принимаемые в связи с воздействием перечисленных факторов и возросшей сложностью и стоимостью авиационных систем, создают серьезные финансовые трудности для ведомств гражданской авиации во всем мире. Эти трудности в значительной мере сказываются на достижении основополагающих целей Конвенции, поскольку как отмечалось, именно они являются главной причиной несоблюдения минимальных международных стандартов (STD).

2.5.4 Имеющаяся в распоряжении ИКАО информация свидетельствует о том, что значительное число Договаривающихся государств испытывает серьезные трудности в выполнении своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов. Причины их неспособности эффективно решать задачу, которая является одним из главных принципов Конвенции, могут быть многочисленными и разнообразными. Тем не менее эта задача по-прежнему относится к ведению каждого государства, и успешное преодоление трудностей требует твердого и ясно выраженного обязательства со стороны его правительства. Государственным полномочным органам, отвечающим за контроль за обеспечением безопасности полетов, должны быть выделены необходимые ресурсы, как людские, так и финансовые, с тем чтобы они могли эффективно выполнять от имени государства обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов. Без такого обязательства со стороны государства усилия, направляемые на преодоление трудностей, останутся не более чем усилиями и не дадут какого-либо значительного положительного эффекта.

Глава 3

КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

3.1.1 В своих усилиях по созданию и внедрению эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов Договаривающиеся государства ИКАО должны учитывать критические элементы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ). Критические элементы являются по существу защитными инструментами системы контроля за обеспечением безопасности полетов и необходимы для эффективного осуществления политики в области безопасности полетов и связанных с ней процедур. Предполагается, что при внедрении критических элементов контроля за обеспечением безопасности полетов государства будут исходить из совместной ответственности государства и авиационного сообщества. Критические элементы контроля за обеспечением безопасности полетов охватывают весь спектр деятельности гражданской авиации, включая такие области, как аэродромы, управление воздушным движением, связь, выдача свидетельств авиационному персоналу, производство полетов, летная годность воздушных судов, расследование авиационных происшествий/инцидентов и перевозка опасных грузов по воздуху. Эффективное внедрение КЭ свидетельствует о способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

3.1.2 ИКАО установила и определила следующие критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов:

КЭ-1. Основное авиационное законодательство. Наличие всеобъемлющего и действенного закона об авиации, соответствующего условиям и сложности авиационной деятельности государства и отвечающего требованиям, содержащимся в Конвенции о международной гражданской авиации.

КЭ-2. Конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации. Наличие адекватных нормативных актов, направленных на выполнение как минимум национальных требований, вытекающих из основного авиационного законодательства и предусматривающих стандартные эксплуатационные процедуры, оборудование и инфраструктуру (включая системы управления безопасностью полетов и подготовки кадров) в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), содержащимися в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации.

Примечание. Термин "нормативные акты" используется в широком смысле и охватывает, помимо прочих документов, инструкции, правила, указы, директивы, своды законов, требования, основные принципы и распоряжения.

КЭ-3. Государственная система гражданской авиации и государственные функции контроля за обеспечением безопасности полетов. Создание ведомства гражданской авиации (ВГА) и/или других соответствующих полномочных органов или государственных учреждений во главе с главным исполнительным директором, которые имеют соответствующий технический и нетехнический персонал и располагают адекватными финансовыми ресурсами. Государственный полномочный орган должен иметь установленные функции регулирования в области безопасности полетов, цели и политику в отношении безопасности полетов.

Примечание. Термин "государственная система гражданской авиации" используется в широком смысле и охватывает все полномочные органы, несущие ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов, которые могут быть созданы государством в качестве отдельных структур и к которым относятся, например, ВГА, аэропортовые полномочные органы, полномочные органы обслуживания воздушного движения, полномочный орган по расследованию авиационных происшествий и метеорологический полномочный орган.

- КЭ-4. Квалификация и подготовка технического персонала.** Установление минимальных требований в отношении знаний и опыта технического персонала, выполняющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, и обеспечение соответствующей подготовки в целях поддержания на желательном уровне и повышения его квалификации. Подготовка должна включать начальную подготовку и периодическую переподготовку.
- КЭ-5. Технический инструктивный материал, инструменты и предоставление важной информации с точки зрения безопасности полетов.** Предоставление техническому персоналу в зависимости от конкретного случая технического инструктивного материала (включая описание процессов и процедур), инструментов (включая средства и оборудование) и важной информации с точки зрения безопасности полетов, чтобы позволить ему единообразно выполнять свои функции контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с установленными требованиями. Кроме того, это включает предоставление контрольным полномочным органом предприятия авиационной отрасли технического инструктивного материала по выполнению применимых нормативных актов и инструкций.
- КЭ-6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, санкционированию и утверждению.** Внедрение процессов и процедур, направленных на обеспечение выполнения установленных требований персоналом и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, перед предоставлением им возможности осуществлять права, предоставляемые свидетельством, сертификатом, разрешением и/или утверждением, на проведение соответствующей авиационной деятельности.
- КЭ-7. Обязательства по ведению надзора.** Осуществление таких процессов, как инспектирование и проверки, в целях активного обеспечения постоянного выполнения обладателями свидетельств, сертификатов, разрешений и/или полномочий установленных требований и их работы на таком уровне квалификации и безопасности, какой требуется государством для осуществления авиационной деятельности в соответствии с предоставленными ими свидетельствами, сертификатами, разрешениями и/или полномочиями. Это включает наблюдение за деятельностью персонала, назначенного для выполнения функций контроля за обеспечением безопасности полетов от имени ВГА.
- КЭ-8. Разрешение проблем безопасности.** Осуществление процессов и процедур устранения установленных недостатков, влияющих на безопасность полетов, которые могут быть свойственны авиационной системе и которые могут быть обнаружены регламентирующим полномочным органом или другими соответствующими органами.

Примечание. Это включает способность анализировать недостатки в области безопасности полетов, вносить рекомендации, обеспечивать устранение выявленных недостатков, а также применять, при необходимости, принудительные меры.

3.2 ОСНОВНОЕ АВИАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (КЭ-1)

3.2.1 Конвенция о международной гражданской авиации не содержит *конкретного* требования к государству опубликовать "основное авиационное законодательство" — национальную законодательную основу, обычно называемую "кодексом гражданской авиации" или "законом о гражданской авиации", в которой провозглашается создание организации гражданской авиации того или иного государства. Однако в большинстве статей Конвенции содержатся ссылки на национальные законы и правила государства, касающиеся допуска на его территорию и убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации. В Конвенции также содержатся ссылки на правила государства, относящиеся к эксплуатации и аэронавигации таких воздушных судов во время их нахождения в пределах его территории, регистрации воздушных судов в государстве, а также к производству полетов и маневрированию воздушных судов, в том числе и к сертификации летной годности и персонала. Кроме того, в Конвенции содержится требование, согласно которому "каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции" (статья 12).

3.2.2 Хотя можно утверждать, что вышеуказанные статьи относятся к конкретным авиационным нормативным актам (вспомогательное законодательство), которые могут быть удовлетворительно осуществлены без необходимости принятия авиационного законодательства на национальном уровне, статья 12 не просто требует от государств привести свои действующие нормативные документы в соответствие с нормативными документами, предусмотренными Приложениями к Конвенции. Она в явном виде устанавливает соответствующее обязательство государства, поскольку в ней предусмотрено, что "каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты".

3.2.3 Присоединение к Конвенции требует от государства выполнения, без каких-либо исключений, требований статей Конвенции и соответствующих положений Приложений при производстве международных полетов. Для выполнения требований, содержащихся в 96 статьях Конвенции, и тысяч положений Приложений необходимо, чтобы собственные авиационные законы и нормативные акты (правила) государств базировались на прочной основе национального законодательства и были равноценны всем другим национальным кодексам, принятым в качестве закона данным суверенным государством. Например, для преследования лица за нарушение конкретного авиационного нормативного акта необходимо, чтобы государство в законодательном порядке установило, что нарушение нормативных актов в области гражданской авиации подлежит наказанию в соответствии с национальным уголовным кодексом или иным уголовным законодательным актом. Из этого следует, что все статьи Конвенции, относящиеся к авиационным законам и нормативным актам государства, требуют от государства опубликования основного авиационного законодательства, которое должно служить правовой основой для создания организации гражданской авиации, несущей ответственность за всю деятельность в области авиации в государстве.

3.2.4 Основное авиационное законодательство должно содержать положения, которые позволяют правительству и его соответствующему ведомству на основе создания ВГА активно осуществлять надзор и регулирование деятельности в области гражданской авиации, в частности в отношении:

- a) профессиональной подготовки и летной квалификации авиационного персонала на основе использования системы выдачи свидетельств персоналу (выдача/признание силы, возобновление, приостановление действия или отмена/аннулирование свидетельств и сертификатов летной квалификации);
- b) эксплуатации воздушных судов и выполнения вспомогательных функций посредством инспекционной организации и процедур, используемых для регистрации, выдачи/признания силы, возобновления, приостановления действия и отмены/аннулирования свидетельств, сертификатов, разрешений и полномочий в зависимости от конкретного случая. К этим вспомогательным функциям относятся:

- проверка и соответствующее техническое обеспечение летной годности, выдача директив по летной годности и утверждение конструкций и утверждение организаций по изготовлению и техническому обслуживанию;
- обслуживание воздушного движения и связанные с ним виды деятельности/функции, в частности предоставление карт, средств связи и навигационных средств;
- строительство, сертификация и эксплуатация аэродромов;
- метеорологическое обеспечение и предоставление услуг поисково-спасательных служб;
- расследование авиационных происшествий и инцидентов, право проведения которого может быть предоставлено независимому или отдельному органу.

3.2.5 Основное авиационное законодательство является ключевым элементом эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов со стороны государства. Создание ведомства гражданской авиации, определение его полномочий и возможностей, а также полномочий и возможностей его директора должны базироваться на прочной основе в виде правового документа, принятого в законодательном порядке на максимально высоком законотворческом уровне в государстве. Кроме того, законодательством должно предусматриваться независимое расследование происшествий и инцидентов в целях обеспечения проведения беспристрастных и объективных расследований для устранения недостатков системы в рамках не только авиационной отрасли, но и ВГА.

3.2.6 Если государство считает необходимым отделить от себя функции предоставления обслуживания путем создания вне своего ВГА таких коммерческих структур, как агентство по обслуживанию воздушного движения или аэропортовый полномочный орган, то их создание должно быть предусмотрено основным законодательством. Должно проводиться четкое разделение ответственности и различие между функциями регулирования и функциями предоставления обслуживания. Ответственность за регулирование и обеспечение безопасности полетов сохраняется за государством.

3.3 КОНКРЕТНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ПО ВОПРОСАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ (КЭ-2)

Примечание. В настоящем руководстве термин «нормативные акты» используется в широком смысле и охватывает, помимо прочих документов, акты, которые в различных государствах могут рассматриваться как инструкции, правила, указы, директивы, своды законов, основные принципы, требования, предписания. Конкретный статус, закрепляемый за нормативным актом при его применении в пределах государства, и наказание, предусмотренное на случай его невыполнения, относятся к ведению отдельных государств с учетом их ответственности согласно Конвенции.

3.3.1 Общие требования

3.3.1.1 Законы и нормативные акты государства должны соответствовать Приложениям к Конвенции. Положения Приложений призваны обеспечивать минимальные требования, которые должны выполняться всеми Договаривающимися государствами независимо от масштабов и сложности деятельности их гражданской авиации. В дальнейшем каждое государство само отвечает за разработку равноценных нормативных актов и правил, содержащих достаточно подробные положения, с тем чтобы удовлетворительное их выполнение обеспечивало необходимый уровень безопасности полетов. Эта ответственность предполагает и разработку процедуры изменения нормативных актов по мере необходимости.

3.3.1.2 В Приложениях к Конвенции, в которых определяются международные требования, относящиеся к деятельности гражданской авиации, излагаются SARPS, которые предназначены для обеспечения

единообразия и для облегчения включения в национальные нормативные акты. Выдача свидетельств и сертификация организаций гражданской авиации регламентируется собственными законами и нормативными актами государства. Однако при выполнении своих функций в этой области государство обязано сотрудничать в деле обеспечения максимально достижимой степени единообразия нормативных актов, стандартов, процедур и практики, что предусмотрено в статье 37 Конвенции.

3.3.1.3 В Приложениях четко изложены общие международные технические требования в отношении выдачи соответственно свидетельств и сертификации, согласованные Договаривающимися государствами. Однако, независимо от степени детализации технических требований, они не могут охватывать все возможные риски или все обстоятельства. Технические требования не могут приводиться настолько подробно, чтобы позволить вести повседневную работу по выдаче свидетельств, сертификации, надзору и управлению. Поэтому в некоторых частях Приложений решение о дополнительных элементах, которые должны быть включены в законы и нормативные акты в целях выполнения требований Приложений, оставлено за государствами. При некоторых обстоятельствах у государств может возникнуть потребность в рассмотрении необходимости применения требований, превышающих минимальные стандарты. С учетом таких обстоятельств государствам следует предусмотреть разработку соответствующих процедур, в которых эксплуатант или поставщик обслуживания должен будет играть основную роль, в рамках концепции "ответственности эксплуатанта или поставщика обслуживания". Вследствие этого государства неизбежно реализуют положения Приложений различными способами, но руководствуются в основном одними и теми же целями. Таким образом, законодательные системы естественно отличаются друг от друга, а поправки к действующим нормативным актам и предписаниям в одних государствах могут приниматься быстрее, чем в других. Поскольку законодательство, как предполагается, должно пересматриваться и изменяться в соответствующих случаях, конечно удобно, когда авиационное законодательство государства может быть представлено в таком виде, который допускает простое и быстрое внесение поправок в подробные технические требования, содержащиеся в данном законодательстве.

3.3.1.4 Законы и нормативные акты государства должны составляться с использованием юридической терминологии. Вместе с тем они должны быть написаны так, чтобы ими могли пользоваться персонал полномочного органа по выдаче свидетельств и разрешений и сертификации при выполнении своей повседневной деятельности, а также широкие слои общества, которым необходимо знать, что следует сделать для приобретения права на получение конкретного свидетельства, сертификата или другого предписанного разрешения. В любом случае нормативные акты государства должны как минимум соответствовать Стандартам надлежащих Приложений к Конвенции и по крайней мере содержать требования, регламентирующие выдачу или признание силы свидетельств, квалификационных отметок, сертификатов и разрешений в зависимости от конкретного случая.

3.3.2 Адаптация или принятие нормативных актов, разработанных другими государствами

3.3.2.1 Договаривающееся государство всегда может принять нормативные акты другого Договаривающегося государства, с тем чтобы удовлетворить свои потребности в нормативных актах. Даже если одностороннее принятие нормативных актов другого государства может обеспечивать некоторые преимущества, например, упрощение обмена летными составами экипажей и воздушными судами, то это следует делать только при условии предварительного обновления нормативных актов с учетом всех стандартов ИКАО. При этом следует также учитывать сложность условий авиационной деятельности другого государства. Государству с ограниченными авиационными возможностями следует проявлять осторожность, с тем чтобы не возложить слишком тяжелое бремя на свое авиационное сообщество и свой персонал по проведению оценок в результате принятия чрезмерно ограничительных нормативных актов. Более удачной альтернативой была бы адаптация нормативных актов с учетом условий авиационной деятельности при сохранении единообразия с нормативными актами других государств.

3.3.3 Различия между национальными нормативными актами и Стандартами ИКАО, содержащимися в Приложениях

3.3.3.1 Статья 38 Конвенции предусматривает, что, если любое государство сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или привести свои собственные нормативные акты или практику в полное соответствие с международными стандартами с внесенными в них поправками или если оно сочтет необходимым принять нормативные акты или практику, отличающиеся от нормативных актов или практики, установленных ИКАО, оно незамедлительно уведомляет ИКАО о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В любом таком случае Совет ИКАО незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

3.3.3.2 Следует, однако, отметить, что направление уведомления о различиях с международными стандартами не означает, что в дальнейшем государство может продолжать действовать как обычно. В ряде статей Конвенции ясно сказано, что если стандарты, принятые государством, ниже требований, предусмотренных ИКАО, то аэродромы, воздушные суда, поставщики обслуживания или персонал, имеющие сертификаты или свидетельства, одобренные указанным государством, не могут участвовать в международной аэронавигации иначе как с разрешения государства или государств, на территории которых производит полет воздушное судно. Ответственность за получение такого разрешения лежит на отдельном лице или организации гражданской авиации, чей сертификат был одобрен подобным образом, хотя государство может также запросить общее разрешение от имени держателей его свидетельств или сертификатов.

3.3.4 Регистрация и летная годность воздушных судов

3.3.4.1 Нормативные акты о регистрации воздушных судов государства должны, как минимум, соответствовать Стандартам Приложения 7 *"Национальные и регистрационные знаки воздушных судов"*. С тем чтобы воздушные суда могли участвовать в международных полетах, государство регистрации должно обеспечить выдачу сертификата их летной годности в соответствии с подробным и всеобъемлющим кодексом летной годности, применимым к данному типу воздушного судна. Конвенция о международной гражданской авиации предусматривает, что каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, должно иметь свидетельство о его регистрации и сертификат летной годности (статья 29). Конвенция также предусматривает, что сертификат летной годности выдается или признается действительным государством, в котором зарегистрировано воздушное судно (статья 31). Кроме того, Конвенция требует, чтобы Договаривающиеся государства признавали действительным сертификат летной годности, выданный или признанный действительным государством регистрации, при условии, что требования, в соответствии с которыми такой сертификат был выдан или признан действительным, соответствуют минимальным стандартам, которые могут устанавливаться ИКАО, или превышать их (статья 33).

3.3.4.2 Минимальные Стандарты летной годности, упоминаемые выше, содержатся в Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"*. Однако технические требования, изложенные в Приложении 8, включают в себя только общие Стандарты, которые содержат определение (предназначенное для компетентных государственных полномочных органов) полной международной основы для признания государствами сертификатов на право производства полетов воздушными судами других государств в пределах их территории или над ней. Таким образом, необходимо, чтобы каждое государство разработало свои собственные всеобъемлющие нормативы и правила летной годности, согласующиеся с положениями Приложения 8, или приняло и внедрило соответствующие нормативы летной годности, разработанные другим Договаривающимся государством.

3.3.4.3 При разработке национальных нормативов и правил летной годности необходимо учитывать тот факт, что именно государство регистрации несет главную ответственность за обеспечение того, чтобы каждое воздушное судно, внесенное в его реестр, соответствовало конструкции прототипа. Кроме того, государство регистрации несет ответственность за обеспечение того, чтобы каждое воздушное судно, внесенное в его реестр, поддерживалось в состоянии летной годности на протяжении всего срока службы.

Хотя методы выполнения вышеуказанных функций государства в отношении летной годности могут быть различными и в некоторых случаях могут предполагать передачу определенных задач уполномоченным организациям или другим государствам, такие меры не освобождают государство регистрации от его общей ответственности.

3.3.4.4 Государство эксплуатанта, если таковым не является государство регистрации, также несет ответственность за обеспечение того, чтобы эксплуатант принимал все необходимые меры для поддержания своих воздушных судов в состоянии летной годности. При наличии соглашения между такими государствами о передаче обязанностей на основании статьи 83 *bis* обязанности и функции данных государств в отношении конкретного воздушного судна должны быть ясно распределены.

3.3.5 Сертификация и надзор за деятельностью эксплуатанта

3.3.5.1 В области сертификации и надзора за деятельностью эксплуатанта воздушных судов правила и нормативные акты государства должны служить основой для позитивного контроля и руководства и давать эксплуатанту возможность проявлять гибкость при разработке инструкций для персонала в отношении конкретных требований к производству полетов. Это соответствует принципу "ответственности эксплуатанта" и облегчает разработку касающихся эксплуатации Стандартов и методов, наиболее подходящих для конкретных обстоятельств и условий. Следует признать, что, хотя содержание нормативных актов и правил должно быть весьма широким, включение в них всех мыслимых эксплуатационных требований может оказаться невозможным или нежелательным.

3.3.5.2 Правила и нормативные акты государства должны требовать от эксплуатанта представления в ВГА подробных рабочих инструкций и процедур, регламентирующих производство полетов, в качестве основы для сертификации и производства полетов. Как предусмотрено в части I "*Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*" и части III "*Международные полеты. Вертолеты*" Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", рабочие инструкции и процедуры эксплуатанта должны быть представлены в виде руководства по производству полетов и руководства по техническому обслуживанию, содержащих, по меньшей мере, материал, указанный в частях I и III Приложения 6, и другой аналогичный материал, который может потребовать ВГА.

3.3.6 Предоставление обслуживания авиационной отрасли

3.3.6.1 Каждое государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет над его территорией или маневрирующее в пределах его территории, соблюдало правила и нормативные акты, касающиеся производства полетов и маневрирования воздушных судов в данном государстве. Это обязывает государство предоставлять на своей территории аэродромы, службы радиосвязи, службы поиска и спасания, метеорологические службы и прочие аэронавигационные службы в целях содействия международной воздушной навигации.

3.3.6.2 Для этого необходимо принять и применять соответствующие стандартные системы связи, кодов, маркировки, сигналов и освещения и другие практические методы и правила эксплуатации, а также сотрудничать в принятии международных мер по обеспечению публикации авиационных карт и схем.

3.3.6.3 Периодически устанавливаемые стандарты и рекомендуемая практика, относящиеся к вышеупомянутым областям, определяются в:

- Приложении 2. "*Правила полетов*";
- Приложении 3. "*Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации*";
- Приложении 4. "*Аэронавигационные карты*";
- Приложении 10. "*Авиационная электросвязь*";
- Приложении 11. "*Обслуживание воздушного движения*";
- Приложении 12. "*Поиск и спасание*";

Приложении 14. "Аэродромы";

Приложении 15. "Службы аэронавигационной информации".

3.3.6.4 Еще одним важным аспектом в контексте международных отношений является требование к Договаривающемуся государству установить и обеспечить обслуживание воздушного движения в районах полетной информации, диспетчерских районах или диспетчерских зонах над своей территорией и его ответственность за это. В целях обеспечения адекватного уровня обслуживания воздушного движения, связи, навигации и наблюдения, а также процедур, применимых к соответствующему воздушному пространству или аэродромам, соответствующий полномочный орган по обслуживанию воздушного движения должен осуществлять официальные и системные программы управления безопасностью полетов в отношении служб, находящихся под его юрисдикцией. Когда это уместно, такие программы управления безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения (ATS) следует создавать на основе региональных аэронавигационных соглашений.

3.3.6.5 Организационная структура, устанавливаемая государствами для выполнения своих обязательств, предусмотренных вышеупомянутыми Приложениями, в различных государствах может варьироваться в зависимости от масштаба и размаха их авиационной деятельности. Требуемое обслуживание может предоставляться либо самим ВГА, либо государственными или частными компаниями на контрактной основе. Важно, чтобы любые такие договоренности были ясно определены законодательством с целью обеспечения сохранения за ВГА надлежащих полномочий по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.3.7 Освобождения (исключения)

3.3.7.1 Выполнение требований является обязательным. Однако иногда, особенно в области инфраструктуры аэродромов, имеют место случаи существования непреодолимых географических и других физических проблем. При наличии соответствующих, прочных и документально зафиксированных механизмов регулирования и при отсутствии противоречий с Приложениями ИКАО, целями конкретных SARPS или правильной общепринятой практикой обеспечения безопасности полетов, расхождения и недостатки могут устраняться путем введения ограничительных условий или компенсирующих мер/корректировок. Однако важно, чтобы это не означало, что освобождения (исключения) используются для обхода непопулярного требования или что выполнение требования является необязательным. Использование таких механизмов должно считаться исключением, а не нормой. Необходимо также учитывать, что предоставление таких исключений может существенно отразиться на содержании различий государства и впоследствии потребовать от государств изменения их уведомлений о различиях.

3.3.7.2 Кроме того, любое исключение следует предоставлять только исходя из разумного обоснования. Поэтому в рамках системы управления безопасностью полетов (SMS) на соответствующем уровне следует разработать методику анализа риска или авиационного исследования. В таких исключительных случаях ответственность либо за количественное, либо за качественное обоснование альтернативных методов соблюдения требований перед обращением к регулирующему органу за их утверждением несет эксплуатант или поставщик обслуживания. Подобный случай должен быть полностью задокументирован, а результат – опубликован, например, в сборнике аэронавигационной информации (AIP), а также в таких документах по обеспечению безопасности полетов, как руководство по аэродрому, имеющееся у регулирующего органа и эксплуатанта или поставщика обслуживания. Кроме того, эксплуатант или поставщик обслуживания должен регулярно пересматривать любые исключения с целью устранения по возможности потребности в предоставлении исключения, а также проверять действительность и надежность любых применяемых смягчающих мер. Перед предоставлением освобождения или исключения регулирующий орган должен также определить, приведет ли данное освобождение или исключение к появлению различий в отношении SARPS, и если приведет, то государством делается соответствующее уведомление.

3.4 ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ФУНКЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-3)

3.4.1 Создание государственной системы гражданской авиации

3.4.1.1 Очевидно, что для выполнения государством своих обязательств по Конвенции необходимо создать на основе национального законодательства систему гражданской авиации, обладающую соответствующей организационной структурой, фондами и полномочиями и способную эффективно выполнять стоящие перед ней задачи. На практике необходимо, чтобы государство создало соответствующую организацию практической направленности и набрало необходимый персонал, в том числе технический и вспомогательный, для выполнения различных функций национального ведомства гражданской авиации. Поскольку авиационная деятельность, а также требования разных государств различаются, различаются и создаваемые ими структуры гражданской авиации, и поэтому неразумно или непрактично предлагать государствам в качестве ориентира некую универсальную модель. Некоторые крупные государства могут считать необходимым, эффективным и полезным создание региональных бюро, а также штаб-квартиры. В таких случаях следует установить процедуры обеспечения эффективного управления и взаимодействия с главной конторой и необходимого доступа к библиотечной документации и другим общим документам, а также стандартизации с учетом любых соответствующих региональных различий. Следует, однако, отметить, что объем полномочий и ответственности системы гражданской авиации различных государств не должен существенно меняться и что независимо от размеров ВГА необходимо всегда обеспечивать поддержание надлежащей системы сдержек и противовесов.

3.4.1.2 При выборе необходимой организационной структуры государство должно оценить требования, изложенные в ряде Приложений и соответствующих инструктивных материалах, учитывая при этом масштабы и сложность авиационной отрасли государства. Если не в большинстве, то во многих государствах может потребоваться создание в рамках ВГА отдела/группы по регулированию в области безопасности полетов для надлежащего выполнения функций ВГА по обеспечению безопасности коммерческих воздушных перевозок, как национальных, так и международных.

3.4.1.3 Пример организационной структуры системы гражданской авиации государства приводится на рис. 3-1. Приведенная организационная схема предлагается в качестве основы для определения необходимых функций государственной системы гражданской авиации и не претендует на то, чтобы представлять «идеальную» организационную структуру; национальная система гражданской авиации может иметь большее или меньшее число отделов, чем указано в примере, в зависимости от сложности и масштабов гражданских воздушных перевозок в государстве.

3.4.1.4 В государствах с относительно небольшими масштабами и сложностью авиационной отрасли государство может эффективно, с точки зрения затрат, выполнять свои функции, используя соглашения с соседними государствами о совместном инспектировании или региональные соглашения.

3.4.2 Кадровые потребности

3.4.2.1 Для эффективного выполнения своих обязанностей государственная система гражданской авиации должна быть должным образом организована и укомплектована квалифицированным персоналом, способным выполнять широкий круг технических обязанностей, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов. Кроме того, их условия службы и вознаграждения должны соответствовать их образованию, техническим знаниям и опыту и быть сопоставимы с условиями персонала эксплуатанта, деятельность которых они будут проверять или контролировать.

3.4.2.2 Весь технический персонал государства, уполномоченный обеспечивать сохранение квалификации и вести надзор или выполнять функции контроля за обеспечением безопасности полетов, в зависимости от конкретного случая, должен обладать соответствующими удостоверениями, идентифицирующими его как

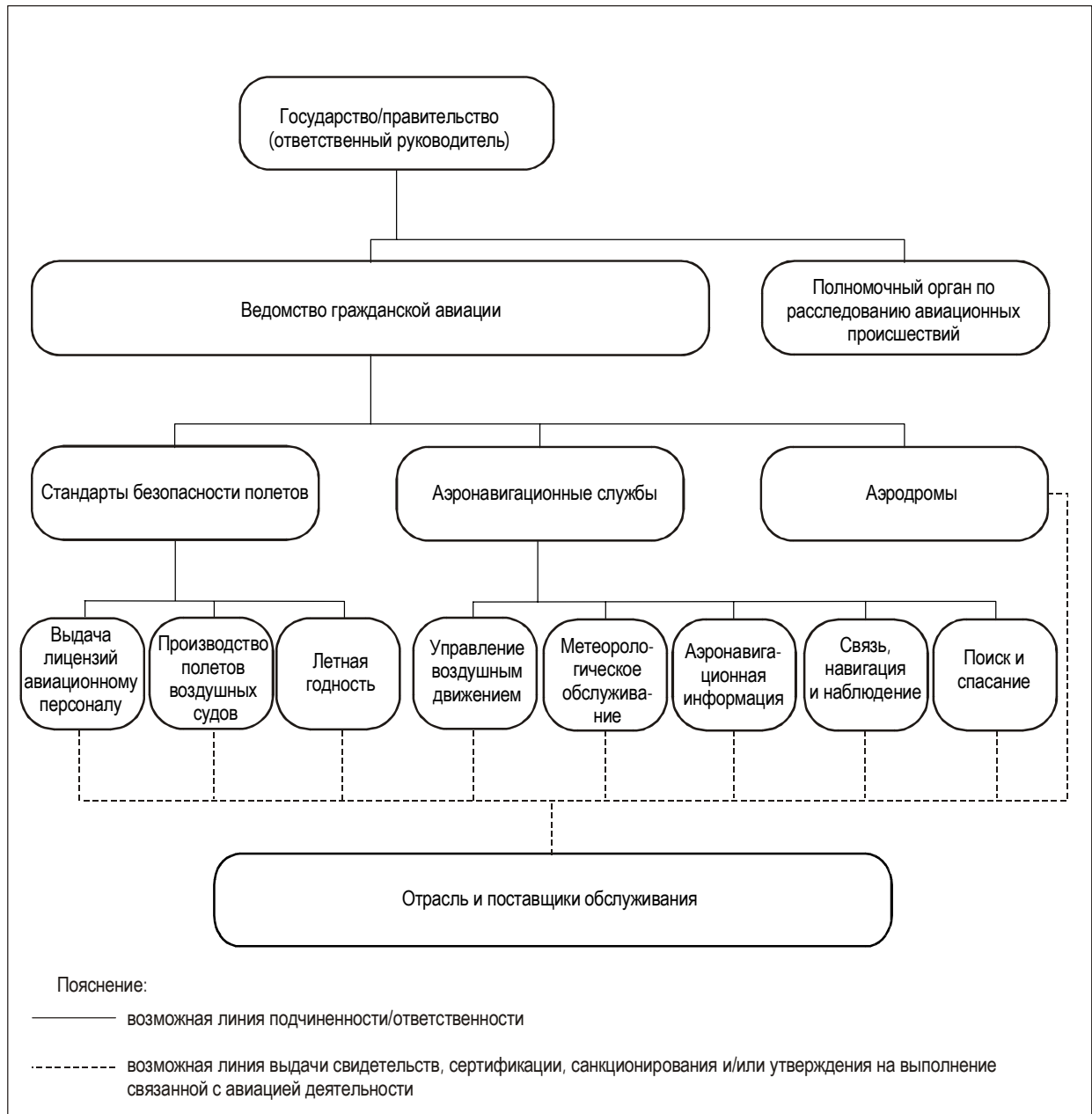


Рис. 3-1. Пример организационной структуры государственной системы гражданской авиации

технических экспертов, нанятых государственными полномочными органами, имеющих право беспрепятственного доступа к инспеклируемым воздушным судам, документам, аэродромам, службам воздушного движения и другим соответствующим средствам и службам, а также к местам ограниченного доступа, связанным с гражданской авиацией.

3.4.2.3 Расходы, связанные с набором и сохранением квалифицированного технического персонала, удовлетворяющего требованиям своей профессии, представляют собой существенное финансовое обязательство и могут потребовать пересмотра долговременных принципов и нормативных актов, касающихся вознаграждения квалифицированного технического персонала. Для набора и сохранения соответствующего квалифицированного персонала, сочетающего в себе профессионализм и высокие моральные качества, важно, чтобы государственные полномочные органы были конкурентоспособными нанимателями. Кроме того, государства должны иметь соответствующую политику набора персонала, подходящие условия найма и надлежащие практические методики.

3.4.2.4 Общеизвестно, что некоторые государства (в частности, с невысоким уровнем коммерческих воздушных перевозок) могут быть не в состоянии удовлетворить кадровые потребности из-за нехватки квалифицированного местного персонала или невозможности получения необходимых бюджетных ассигнований. Иногда, особенно когда государство является также эксплуатантом или поставщиком обслуживания, персонал эксплуатанта или поставщика может назначаться ВГА для выполнения основных инспекционных обязанностей ВГА без использования технического надзора со стороны независимого ВГА. Такой порядок, как правило, не отвечает интересам пассажиров, и его следует избегать. Однако, при условии надлежащего контроля со стороны ВГА, назначение квалифицированного персонала эксплуатанта для оказания помощи при выполнении некоторых функций инспектирования вполне приемлемо с точки зрения безопасности полетов и в целом экономически выгодно как государству, так и эксплуатанту. Необходимо подчеркнуть, что в таких случаях назначенный персонал эксплуатанта при выполнении порученных ему обязанностей, должен постоянно находиться под надзором и техническим контролем ВГА.

3.4.2.5 Для государств, считающих нецелесообразным содержать в полном объеме технический персонал ВГА для выполнения всех функций ВГА по контролю за обеспечением безопасности полетов, один из вариантов состоит в создании технически компетентного и опытного ядра технических сотрудников ВГА. Для расширения этого ядра и выполнения таким образом всех обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов ВГА следует предусмотреть возможность заключения соглашений с другими государствами об оказании помощи (на основе неполной занятости специалистов или на основе сотрудничества) в решении некоторых конкретных задач, требующих специальных навыков и опыта. В качестве альтернативы или в сочетании с вышеизложенным вариантом ВГА может также рассмотреть возможность использования компетентной коммерческой организации, которая будет предоставлять квалифицированный персонал по мере необходимости для выполнения требуемых функций инспектирования в качестве консультантов ВГА. Региональное бюро ИКАО, аккредитованное при государстве, может оказать помощь в разработке соглашений о совместном инспектировании между государствами своего региона.

3.4.2.6 Однако совершенно очевидно, что государство, независимо от заключенных им соглашений, никоим образом не освобождается от конечной ответственности за обеспечение безопасной, регулярной и эффективной деятельности авиации в пределах своей юрисдикции. Важно, чтобы соглашения или договоры об обеспечении выполнения обязанностей и функций инспектирования были ясными с точки зрения их требований. Например, после принятия или утверждения государством руководства по производству полетов в договоре должно быть указано, что инспекции будут проводиться с использованием этого руководства, а также имеющихся у государства правил/норм эксплуатации/ средств соблюдения требований. Кроме того, в договоре должно быть ясно указано, что ВГА будет уведомляться о любых недостатках, обнаруженных в ходе инспекции законтракованной или назначенной организацией, в пределах установленного периода времени по окончании инспекции. Во всех случаях государство определяет правила проведения инспекции законтракованной или назначенной организацией, устанавливает критерии представления ему отчетов и обеспечивает средства проверки законтракованной или назначенной организации.

3.4.3 Функции отдела стандартов безопасности полетов

Отдел стандартов безопасности полетов несет главную ответственность за деятельность ВГА, связанную с контролем за обеспечением безопасности полетов. Он является главным техническим отделом, отвечающим за реализацию технической политики, связанной с выдачей свидетельств авиационному персоналу, производством полетов и летной годностью воздушных судов. В этом качестве он отвечает также за гармонизацию правил эксплуатации и координацию деятельности различных секций, отвечающих за внедрение национальных и Международных стандартов.

Примечание. Во многих развивающихся странах при секции выдачи свидетельств авиационному персоналу создается сектор авиационной медицины; однако ряд государств сочли необходимым создать отдельную секцию авиационной медицины в составе отдела стандартов безопасности полетов, которая работает в тесном контакте с секцией выдачи свидетельств авиационному персоналу.

3.4.4 Создание поставщиков обслуживания

При создании и разработке проектов коммерциализации и приватизации в области предоставления и эксплуатации аэродромов и аэронавигационных служб государства должны приспособлять свои организационные структуры к тому, чтобы обеспечивать сохранение за ВГА надлежащего контроля при выполнении им своей функции регулирования в связи с растущей автономией таких поставщиков. Следует проводить четкое разграничение и разделение полномочий и ответственности между государственным регулирующим органом и государственной эксплуатационной службой. Следовательно, государства должны обеспечивать наличие соответствующего законодательства и правил безопасности полетов в целях выполнения различных функций, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов.

3.4.5 Создание полномочного органа по расследованию авиационных происшествий

Важно, чтобы государственное учреждение, правление, комиссия или другой орган, уполномоченный проводить расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов, представлял отчеты непосредственно вышестоящему полномочному органу, желательно на уровне министерства, с тем чтобы выводы и рекомендации расследования, касающиеся безопасности полетов, не растворялись при прохождении по обычным административным каналам. Многие государства учредили свой полномочный орган по расследованию авиационных происшествий в качестве независимого, предусмотренного законодательством органа, отделенного от регулирующего полномочного органа гражданской авиации.

3.5 КВАЛИФИКАЦИЯ И ПОДГОТОВКА ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРСОНАЛА (КЭ-4)

3.5.1 Квалификация технического персонала

3.5.1.1 Задачи и практическая работа, связанные с контролем за обеспечением безопасности полетов в авиации, включают в себя много сложных оценок, проведение инспекций, анализ и вмешательство с целью обеспечения соблюдения национальных нормативных актов, правил эксплуатации и практики. Эффективное выполнение этих задач требует привлечения высококвалифицированного персонала на различных этапах данного процесса.

3.5.1.2 Успешное выполнение инспекторами ВГА различных функций в значительной степени зависит от их квалификации, опыта, профессиональных знаний и приверженности делу. Помимо технической квалификации, имеющей решающее значение при проведении сертификации, инспектирования и надзора, чрезвычайно важно также, чтобы инспекторы были предельно честными, беспристрастно выполняли свои

задачи, проявляли тактичность, хорошо понимали человеческую природу и обладали хорошими навыками общения. Учитывая специфический, деликатный характер задач, выполняемых инспекторами ВГА, жизненно важно, чтобы квалификация, предшествующий опыт и личные качества каждого сотрудника, привлекаемого либо непосредственно, либо по контракту для выдачи свидетельств, сертификации, проведения инспекций и осуществления надзора, были проверены и тщательно оценены до того, как он будет выбран.

3.5.1.3 В идеальном случае технический персонал должен обладать по меньшей мере такой же квалификацией, что и персонал, являющийся объектом инспекции или надзора. Сотрудники по выдаче свидетельств авиационному персоналу должны, в частности, иметь значительный опыт работы по одной из специальностей, в отношении которой выдается свидетельство или квалификационная отметка. Если сотрудник по выдаче свидетельств участвует в проведении экзаменов и проверок, необходимые квалификация и опыт должны быть аналогичными тем, которые требуются для инспекторов гражданской авиации.

3.5.1.4 Медицинские инспекторы должны обладать соответствующей квалификацией и опытом в области практической авиационной медицины, по меньшей мере на уровне врачей, ответственных за проведение медицинского освидетельствования. Инспектирование медицинской секции ВГА, клиники авиационной медицины, аккредитованной при ВГА для проведения расширенного медицинского освидетельствования обладателей свидетельств, и контингента назначенных медицинских экспертов должно проводиться с должным соблюдением соответствующей конфиденциальности. Во многих менее крупных государствах единственными квалифицированными медицинскими инспекторами, весьма вероятно, являются врачи, которые уже входят в систему, подлежащую инспектированию. Соответственно, во многих случаях необходимо достигнуть соглашения, по которому медицинские инспекторы могут назначаться из других государств или предоставляться другими государствами, возможно на основе взаимного обмена.

3.5.1.5 Сертификация и надзор за деятельностью гражданской авиации предполагают проведение технических работ, выходящих далеко за пределы рассмотрения и утверждения документации. Хотя важность последнего элемента нельзя упускать из виду, контроль за обеспечением безопасности полетов гражданской авиации включает в себя также своевременную проверку квалифицированными инспекторами всей деятельности в области гражданской авиации, начиная с первых этапов процесса сертификации до текущего периодического надзора на протяжении значительного времени после выдачи сертификата. Квалификация инспектора гражданской авиации должна в идеале соответствовать квалификации инспектируемых специалистов. Хотя инспектор гражданской авиации ВГА должен быть весьма компетентным специалистом, не следует ожидать, что во всех случаях любой инспектор будет обладать таким же опытом работы, как и весь инспектируемый персонал, например, в области эксплуатации аэродромов, включающей целый ряд дисциплин.

3.5.1.6 Однако организация, отвечающая за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов, должна быть компетентной в организационном отношении; это требует наличия группы экспертов, охватывающей комплекс дисциплин. В составе группы эксперты должны быть такими же знающими, компетентными и опытными в соответствующих областях квалификации и практической деятельности, как и инспектируемая организация. Сохранение свидетельств и прочих навыков или квалификации, а также приемлемого уровня профессиональной подготовки и понимания деятельности гражданской авиации, ограничений, оборудования, систем, операций и т. д. позволяет инспекторам гражданской авиации лучше оценивать знания, методы работы и общую компетентность персонала гражданской авиации, эксплуатантов, поставщиков обслуживания и организаций по техническому обслуживанию.

3.5.2 Подготовка технического персонала

3.5.2.1 Государственные полномочные органы должны определить минимальные требования к профессиональной квалификации своего технического персонала, выполняющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, а также обеспечить техническую и административную подготовку, необходимую для того, чтобы он эффективно выполнял свои обязанности и функции. Например, что касается квалификации пилотов, то по меньшей мере один из пилотов-инспекторов должен обладать

соответствующей квалификацией и быть знакомым хотя бы с одним типом воздушных судов, используемых каждой авиакомпанией, в отношении которой ВГА обладает юрисдикцией или несет ответственность.

3.5.2.2 Государственные полномочные органы должны быть готовы финансировать первоначальную подготовку и повышение квалификации своего технического персонала. Технический персонал государства представляет свое ведомство и поэтому нуждается в постоянном повышении уровня своих знаний и навыков, относящихся к выполняемым им функциям. Это достигается путем периодического проведения учебных курсов и курсов повышения квалификации по всем дисциплинам, за которые отвечают технические сотрудники. Участие в семинарах и практикумах, организуемых ИКАО, международными и региональными организациями, связанными с авиацией, также позволит техническому персоналу государства расширять свой кругозор и обмениваться опытом с экспертами из других Договаривающихся государств. Дополнительные учебные занятия, такие как курсы по составлению технических отчетов и административная подготовка, также помогут техническим экспертам повысить действенность и эффективность их работы.

3.5.2.3 Периодическая практическая и теоретическая специальная (техническая) подготовка, включая административные курсы, позволит техническому персоналу государства поддерживать высокий уровень знаний и опыта и тем самым выполнять свои обязанности и функции более действенным и эффективным образом. Конечным результатом такой подготовки является, например, улучшение работы и повышение уважения со стороны лиц, в отношении которых инспекторы ВГА проводят инспекции и осуществляют надзор.

3.5.2.4 Подготовка технического персонала государства не должна ограничиваться строго профессиональными аспектами, такими как поддержание летной квалификации и соответствие действующим требованиям. В частности, необходимо также обеспечить подготовку инспекторов ВГА по таким предметам, как применимые нормативные акты ВГА, навыки, знания, обязанности и функции инспектора и процедуры ВГА для внедрения и обеспечения выполнения требований.

3.6 ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, ИНСТРУМЕНТЫ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ВАЖНОЙ ИНФОРМАЦИИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-5)

3.6.1 Эффективность системы контроля за обеспечением безопасности полетов и соблюдение национальных и международных стандартов должны обеспечиваться инструктивным материалом, дающим техническим экспертам указания о том, как выполнять свои конкретные функции. ИКАО подготовила и опубликовала технический инструктивный материал для оказания помощи государствам в выполнении положений Приложений.

3.6.2 Государствам также необходимо разработать и опубликовать собственный технический инструктивный материал для оказания помощи своим техническим экспертам в соблюдении национальных правил, процедур и практики. Технический инструктивный материал ИКАО можно плодотворно использовать при подготовке такого национального технического инструктивного материала. Этот материал должен включать информацию о том, как следует обрабатывать заявки на выдачу свидетельства, квалификационной отметки, сертификата или разрешения, оценивать заявления, указанные в заявке, и оценивать опыт. Технический инструктивный материал государства должен также включать указания относительно соблюдения применимых нормативных актов, инструкций и директив. Аналогичные процедуры должны существовать во всех областях деятельности, охватываемых Приложениями, наряду с механизмами, обеспечивающими осведомленность подателей заявок о предъявляемых требованиях и процессе рассмотрения обращений.

3.6.3 Соответствующим инспекторам потребуется также инструктивный материал о соблюдении правил и принципов сертификации и наблюдении за деятельностью обладателей свидетельств или сертификатов, включающий в себя стандартные процедуры оценки документации и демонстрации пригодности к эксплуатации соответственно в рамках первоначальной и последующей сертификации.

3.6.4 Справочник инспектора является полезным инструментом, который должен быть разработан и предоставлен инспекторам во всех функциональных областях. Инспекторам и сотрудникам должны быть предоставлены достаточные инструменты для эффективного выполнения своих задач, в частности соответствующие транспортные средства, адекватные служебные помещения, средства телефонной и другой связи. Доступ к Интернету для пополнения технической библиотеки стал необходимостью в современном мире информационно-коммуникационных технологий.

3.6.5 Предоставление и быстрое распространение такой важной с точки зрения безопасности полетов информации, как извещения для пилотов (NOTAM) и директивы по летной годности, абсолютно необходимы для обеспечения безопасности полетов в оперативной авиационной обстановке. Нельзя не учитывать важное значение регулярного изменения и обновления публикаций, в частности аэронавигационных карт и прочих авиационных изданий, для обеспечения безопасной рабочей среды.

3.7 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, СЕРТИФИКАЦИИ, САНКЦИОНИРОВАНИЮ И УТВЕРЖДЕНИЮ (КЭ-6)

3.7.1 Общие положения

3.7.1.1 Конвенция требует от Договаривающихся государств выдачи сертификатов и свидетельств соответственно воздушным судам, организациям и персоналу, участвующим в международной аэронавигации. Например, статья 31 гласит: "Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, в котором это воздушное судно зарегистрировано".

3.7.1.2 В статье 32 а) предусматривается выдача свидетельств летному составу. Она гласит, что "пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано".

3.7.1.3 Конвенция предусматривает также признание другими Договаривающимися государствами сертификатов и свидетельств, выданных каким-либо Договаривающимся государством. Признание "в качестве действительного" возможно только 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".

3.7.1.4 Требования в отношении сертификатов и свидетельств, кроме относящихся к летной годности воздушных судов и летному составу экипажа, содержатся в статье 37 Конвенции и в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" и Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов". Статья 37 возлагает на ИКАО обязанность принимать Международные стандарты и Рекомендуемую практику, которые включают в себя стандарты и практику, относящиеся к выдаче свидетельств летному составу и техническому персоналу, и время от времени вносить в них, по мере необходимости, поправки. В Приложении 1 предусмотрена выдача свидетельств авиационным техникам, авиадиспетчерам, сотрудникам по обеспечению полетов/диспетчерам и бортрадистам. Соответствующие требования содержатся в части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов".

3.7.2 Выдача свидетельств авиационному персоналу

3.7.2.1 Выдача свидетельств авиационному персоналу является функцией государства, которая позволяет ему выполнять требования Конвенции и Приложения 1, и охватывает ряд дисциплин и функциональ-

ных областей. Деятельность, связанная с выдачей свидетельств авиационному персоналу, обычно предполагает создание системы выдачи свидетельств и специальной секции (службы) выдачи свидетельств. В разных государствах эта система будет, конечно, различной и будет зависеть от масштабов и сложности гражданских воздушных перевозок. Можно также, в зависимости от числа выдаваемых свидетельств и квалификационных отметок, объединить деятельность по выдаче свидетельств с деятельностью других секций ВГА, например, секции производства полетов; однако, независимо от того выполняются ли функции выдачи свидетельств полностью укомплектованной службой выдачи свидетельств авиационному персоналу или небольшой службой выдачи свидетельств, привлекающей внешних исполнителей, за такой службой сохраняется несколько важных функций. К этим важным функциям государственной службы выдачи свидетельств авиационному персоналу относятся:

- a) разработка проектов правил и внесение поправок в правила, относящиеся к подготовке авиационного персонала и выдаче свидетельств;
- b) оценка и утверждение заявок на получение свидетельств и квалификационных отметок и выдача свидетельств и квалификационных отметок;
- c) применение результатов медицинского освидетельствования состояния здоровья, относящихся к требованиям при выдаче свидетельств;
- d) признание силы свидетельств и квалификационных отметок, выданных другим Договаривающимся государством;
- e) утверждение, назначение и надзор за деятельностью отдельных лиц или организаций, делегированных для выполнения конкретных задач от имени службы выдачи свидетельств авиационному персоналу.

3.7.2.2 В пределах государства выдача свидетельств авиационному персоналу регулируется национальными законодательными и нормативными актами и может охватывать ряд дисциплин и функциональных областей. В Приложении 1 ясно излагаются общие международные требования к выдаче свидетельств авиационному персоналу, согласованные Договаривающимися государствами. Хотя положения Приложения 1 сформулированы таким образом, чтобы их можно было включить в национальное законодательство без существенного изменения текста, большинство требований в деталях не излагается для удовлетворения потребностей повседневного управления деятельностью государства по выдаче свидетельств авиационному персоналу. В большинстве случаев решение об определении подробных требований остается за государствами, и именно поэтому в практике выдачи свидетельств авиационному персоналу государств имеются существенные различия. Это относится, в частности, к сфере медицинской оценки обладателей свидетельств, где индивидуальные оценки и суждения, а также беспорядочное использование "положения о гибком подходе" (п. 1.2.4.8 Приложения 1) привели к существенным различиям в применении медицинских требований.

3.7.3 Сертификаты и утверждение

3.7.3.1 Многие другие статьи и пункты Конвенции и Приложений к ней требуют, чтобы Договаривающиеся государства ИКАО выдавали свидетельства и сертификаты или придавали им силу. Это требование в свою очередь обязывает государства создавать, контролировать и инспектировать систему выдачи свидетельств и сертификации персонала, оборудования, аэродромов, эксплуатантов воздушных судов, организаций по техническому обслуживанию, поставщиков обслуживания воздушного движения и т. д. для выполнения международных обязательств и обязанностей по созданию безопасной и упорядоченной международной аэронавигационной системы.

3.7.3.2 В части I "*Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*" и части III "*Международные полеты. Вертолеты*" Приложения 6 предусматривается, что государства должны выдавать сертификат эксплуатанта (СЭ) или равноценный документ эксплуатанту воздушных судов после того, как

эксплуатант продемонстрировал наличие адекватной организации и надежных методов контроля и надзора за производством полетов. Дальнейшее сохранение действия этого сертификата будет также зависеть от постоянного выполнения эксплуатантом Стандартов, которые были продемонстрированы в процессе первоначальной сертификации. Поэтому государства должны создать систему как для сертификации на право производства полетов, так и для постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта, с тем чтобы обеспечить постоянное выполнение требуемых Стандартов эксплуатации. С этой целью ВГА должно создать и поддерживать сильную, действенную и жизнеспособную организацию по производству полетов для осуществления контроля и надзора за производством полетов воздушных судов в государстве.

3.7.3.3 Организация по производству полетов воздушных судов является важным компонентом структуры ВГА и самым распространенным инспекционным компонентом почти всех систем гражданской авиации мира. Ее размеры и сложность организационной структуры в разных государствах различны, поскольку это зависит от количества, разнообразия и сложности полетов, производимых в государстве как коммерческой авиацией, так и авиацией общего назначения. Кроме того, в зависимости от количества, разнообразия и сложности полетов воздушных судов в государстве, эта организация может включать в себя несколько подсекций, выполняющих конкретные задачи, или может быть создана в составе отдельной службы по контролю и надзору в рамках ВГА. В любом случае важнейшие функции остаются, в основном, неизменными и должны включать в себя следующее:

- a) разработка проектов правил и внесение поправок в правила, относящиеся к производству полетов воздушных судов;
- b) сертификация и утверждение первоначальных заявок эксплуатантов воздушных судов и выдача сертификата эксплуатанта (СЭ);
- c) постоянное инспектирование и надзор за деятельностью сертифицированных эксплуатантов воздушных судов;
- d) утверждение, назначение и надзор за деятельностью отдельных лиц или организаций, делегированных для выполнения конкретных задач.

3.7.3.4 Летная годность воздушных судов всегда рассматривалась ИКАО в качестве одного из ключевых элементов безопасности полетов международной гражданской авиации. Это получило отражение в Конвенции, в которой сделан особый акцент на выдаче и признании силы сертификатов летной годности в соответствии с утвержденными Стандартами. Для выполнения своих обязанностей в отношении летной годности, создания необходимого доверия, укрепления целостности и выполнения требований, закрепленных в Конвенции и в Приложениях 6 и 8, Договаривающимся государствам жизненно важно создать действенную систему (организацию) летной годности.

3.7.3.5 Система инспекционных проверок летной годности, которую необходимо создать, будет различной в зависимости от уровня и масштабов авиационной деятельности в пределах государства. Важнейшие функции инспекции по летной годности включают в себя следующее:

- a) разработка проектов правил и внесение поправок в правила, относящиеся к летной годности воздушных судов;
- b) сертификация и утверждение первоначальных заявок эксплуатантов воздушных судов (аспекты летной годности);
- c) постоянное инспектирование и надзор за деятельностью сертифицированных эксплуатантов воздушных судов (аспекты летной годности);
- d) выдача, возобновление и последующее признание силы сертификата летной годности;
- e) утверждение модификаций и их обязательная проверка;

- f) утверждение и последующее инспектирование утвержденных организаций по техническому обслуживанию воздушных судов (АМО);
- g) утверждение СЭ и последующая инспекционная проверка аспектов технического обслуживания;
- h) отслеживание и контроль за обязательной информацией о сохранении летной годности.

3.7.3.6 В тех случаях, когда разработка конструкции воздушного судна осуществляется в государстве, может потребоваться создание технической организации по летной годности для контроля за важнейшими функциями государства разработчика. В государствах, где авиационно-техническая организация не создана, за те технические задачи, которые связаны с поддержанием летной годности, обычно должна будет отвечать организация по инспекции воздушных судов. В любом случае, важнейшие функции авиационно-технической организации, в случае ее создания, включают в себя следующее:

- a) оказание помощи при внедрении SARPS и процедур и текущий контроль за инженерно-техническими работами;
- b) оценка инженерно-технических аспектов и летной годности новых воздушных судов;
- c) оценка модификаций или произведенного ремонта либо посредством признания их утверждения государством разработчика, либо посредством специального национального утверждения;
- d) последующее рассмотрение обязательной информации о сохранении летной годности, относящейся к сертификату типа.

3.7.3.7 Статья 15 Конвенции требует, чтобы все находящиеся под юрисдикцией Договаривающегося государства аэродромы, открытые для общественного пользования, предоставлялись на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся государств, что, как правило, обеспечивается за счет сертификации аэродромов. Для выполнения своих обязанностей по сертификации аэродромов и соблюдения требований, установленных Конвенцией и Приложением 14, Договаривающимся государствам крайне необходимо создать эффективную систему сертификации аэродромов. В тех случаях, когда ВГА также несет ответственность за управление аэродромами и их эксплуатацию, в рамках ВГА необходимо создать отдельное подразделение по контролю за обеспечением безопасности полетов для выполнения функций сертификации и регулирования деятельности аэродромов в области безопасности полетов.

3.7.3.8 В настоящее время не существует требований ИКАО в отношении сертификации поставщиков ОВД. Однако сертификация рассматривается многими государствами как важный элемент функций регулирования и надзора, и ряд государств уже ввели требования в отношении сертификации поставщиков обслуживания при организации воздушного движения (ОрВД). Значительное число государств идет по пути создания условий, при которых обслуживание воздушного движения обеспечивается организацией, отделенной от государственного органа, ответственного за выполнение функции регулирования. Однако, независимо от того, является ли предоставление обслуживания обязанностью государства или отдельного органа, государство несет ответственность за обеспечение соблюдения положений Приложений ИКАО. В настоящее время Договаривающиеся государства ИКАО решительно выступают за то, чтобы ИКАО приняла стандарты сертификации поставщиков ОВД. В связи с этим ИКАО изучает данный вопрос и, как ожидается, такие стандарты появятся к концу 2007 года.

3.7.3.9 Неудовлетворительные условия, отмеченные техническими экспертами ВГА в процессе лицензирования или сертификации, должны быть немедленно доведены до сведения подателя заявки с целью принятия корректирующих мер. В случае обнаружения в процессе лицензирования недостатков или слабостей подателю заявки следует предоставить возможность устранить проблему и ему следует позволить предпринять повторную попытку. В случае сертификации эксплуатанта аэродрома или эксплуатанта воздушных судов или в случае утверждения поставщика обслуживания или организации по наземному

обслуживанию подателю заявки опять-таки следует предоставить возможность устранить все недостатки, влияющие на безопасность полетов, до выполнения любых дальнейших операций или начала работ по техническому обслуживанию. Все расхождения и элементы несоответствия должны быть исправлены или устранены к удовлетворению технического эксперта ВГА и самого ВГА до начала любого обслуживания.

3.8 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ НАДЗОРА (КЭ-7)

3.8.1 Обязательства и ответственность Договаривающегося государства ИКАО в отношении безопасной и упорядоченной системы международной гражданской авиации не прекращаются с выдачей свидетельства, квалификационной отметки, сертификата или другого разрешения. Поддержание постоянной безопасности полетов, особенно в период существенных перемен, требует от государства создания также системы поддержания организационной, а также индивидуальной профессиональной квалификации обладателей свидетельств/квалификационных отметок/сертификатов/разрешений, продления срока действия свидетельств/квалификационных отметок/сертификатов/разрешений, постоянной способности эксплуатантов воздушных судов и поставщиков обслуживания поддерживать безопасность и регулярность полетов и постоянной способности утвержденных организаций по техническому обслуживанию обеспечивать надлежащее обслуживание воздушных судов. Полномочия, касающиеся этого постоянного процесса, должны быть включены в положения основного авиационного закона государства.

3.8.2 Пункт 1.2.5.1 Приложения 1 гласит, что "Договаривающееся государство, выдавшее свидетельство, дает гарантию в том, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками, лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт последнего времени отвечает требованиям, установленным данным государством". Это требование, естественно, предполагает, что Договаривающиеся государства создадут систему постоянного контроля и надзора в целях обеспечения постоянной безопасности полетов воздушных судов.

3.8.3 Продление срока действия сертификата эксплуатанта воздушных судов и, как следствие, равноценного документа, выданного организации, зависит от соблюдения эксплуатантом или организацией требований, установленных при его выдаче. Это ясно указано в Приложениях и увязывает с необходимостью постоянного надзора со стороны государства.

3.8.4 Согласно основному авиационному закону государства и опубликованным в соответствии с ним нормативным документам и правилам эксплуатации ВГА должны быть предоставлены полномочия и на него должна быть возложена ответственность за проведение инспекций, анализ производства полетов, выявление недостатков в области безопасности полетов, внесение рекомендаций, введение эксплуатационных ограничений, а также за выдачу, приостановление действия, отзыв или прекращение действия свидетельств, сертификатов или других разрешений и, в случае сертификата эксплуатанта воздушных судов, за внесение поправок в соответствующие требования к производству полетов. Кроме того, ВГА должно быть наделено полномочиями и ответственностью для осуществления постоянного надзора за указанной деятельностью, с тем чтобы обеспечивать постоянное применение признанной практики соблюдения безопасности полетов и надлежащих процедур, содействующих безопасности при производстве полетов. Для достижения этой цели ВГА и особенно технический персонал должны постоянно осуществлять контроль за полетами, производимыми обладателями соответственно свидетельств и/или сертификатов.

3.8.5 Необходимый надзор и соответствующие инспекции должны планироваться и осуществляться техническим персоналом ВГА, отвечающим за выдачу свидетельств авиационному персоналу и техническое инспектирование в области гражданской авиации и имеющим соответствующие мандаты (см. п. 3.4.2.2).

3.8.6 Функция надзора должна осуществляться на постоянной основе, в оговоренные сроки, или через оговоренные промежутки времени, или при возобновлении действия свидетельства, сертификата или другого разрешения. ИКАО публикует рекомендации по периодичности инспектирования в ряде документов, содержащих инструкции. В случае эксплуатанта воздушных судов, организации по техническому обслуживанию

нию или утвержденного учебного заведения, независимо от используемого метода надзора, должны оценивать все существенные аспекты процедур и практики эксплуатанта или организации, а соответствующие инспекции проводиться по меньшей мере каждые 12 мес. Плановые инспекции должны дополняться периодическими внеплановыми инспекциями всех аспектов производства полетов.

3.8.7 На всех этапах программы надзора возможности и квалификация организации должны соответствовать стандартам, которые требуются при выдаче первоначального сертификата, или превышать их. Поэтому технический персонал ВГА, осуществляющий надзор и проводящий соответствующие инспекции, должен тщательно выполнять эту работу и требовать от организации убедительно продемонстрировать, что полеты или техническое обслуживание производятся в соответствии с требованиями выданного сертификата, надлежащими техническими требованиями к производству полетов/техническому обслуживанию, руководствами по производству полетов, руководствами по контролю за техническим обслуживанием и соответствующими нормативными документами гражданской авиации и что, как следствие, полномочия, предоставленные при первоначальной выдаче сертификата, должны быть сохранены.

3.8.8 За соблюдением нормативных положений поставщиками обслуживания ОВД должен также следить механизм контроля за обеспечением безопасности полетов в интересах эффективного достижения целей и выполнения требований в области регулирования. Методы контроля за обеспечением безопасности полетов должны включать утверждение регулирующим органом по безопасности полетов, проверки и/или инспекции. С введением требований к управлению безопасностью полетов функция контроля приобретает еще большее значение. Хотя ответственность за постоянное управление безопасностью полетов несет поставщик ОВД, имеется потребность в независимом контроле за практикой управления безопасностью полетов и показателями деятельности поставщика в области безопасности полетов.

3.8.9 Программа надзора и инспектирования должна давать всеобъемлющее и убедительное заключение о сохранении своей квалификации обладателями свидетельств/квалификационных отметок/сертификатов/разрешений. Кроме того, в соответствующих материалах инспекционных отчетах должно быть указано, являются ли система и процедуры инспектирования и надзора, применяемые ВГА, действенными с точки зрения определения квалификации, соблюдения требований в прошлом и общих возможностей обладателей свидетельств/квалификационных отметок/сертификатов/разрешений.

3.9 РАЗРЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ (КЭ-8)

3.9.1 Устранение выявленных недостатков и разрешение проблем безопасности является одним из критических элементов, лежащих в основе всей деятельности по контролю за обеспечением безопасности полетов. Хорошая система контроля за обеспечением безопасности полетов будет обеспечивать выявление недостатков и проблем безопасности, а также принятие соответствующих мер по их устранению.

3.9.2 Если программа надзора и инспектирования и соответствующие инспекционные отчеты покажут, что обладатель свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/разрешения не обеспечил или не может обеспечить выполнение или поддержание требуемых Стандартов, то тогда технический эксперт ВГА, несущий основную ответственность за надзор за производством полетов, должен незамедлительно уведомить обладателя свидетельства/квалификационной отметки/ сертификата/разрешения о замеченном недостатке. Определив причину недостатка, ВГА должно установить сроки принятия корректирующих мер и предпринять соответствующие последующие действия с целью определения эффективности корректирующих мер. При повторном возникновении проблем в конкретных областях деятельности должны проводиться дополнительные инспекции.

3.9.3 Если обладатель свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/разрешения не устраняет недостаток, когда это предусмотрено, технический эксперт ВГА должен немедленно информировать генерального директора гражданской авиации (ГДГА) и внести рекомендацию отозвать или ограничить (временно или постоянно) действие прав, предоставляемых обладателю свидетельства/ квалификационной отметки/сертификата/разрешения. Если после тщательного рассмотрения всех относящихся к делу

обстоятельств и необходимых согласований и консультаций в рамках ВГА достигнуто согласие о необходимости приостановить или отозвать права, предоставляемые обладателю свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/разрешения, ВГА должно официально и в письменном виде информировать обладателя свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/ разрешения как о предполагаемых мерах, так и об их обосновании. В случае аннулирования или отзыва сертификата по какой-либо причине обладатель свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/разрешения должен незамедлительно вернуть его выдавшему документ сотруднику.

3.9.4 При правильно созданной и управляемой системе сертификации и надзора анализ различных инспекционных отчетов позволит выявлять характерные слабые места или недостатки, если таковые существуют, и зачастую устанавливать причины и определять возможные меры по исправлению положения. ВГА, на котором лежит юридическая ответственность за обеспечение безопасности, должно убедиться в том, что эксплуатант обладает должной квалификацией для производства безопасных полетов. Поэтому ВГА должно широко использовать инспекционные отчеты и рекомендации своих технических экспертов.

3.9.5 Ввиду возрастающей сложности современных методов эксплуатации, а также самих воздушных судов и оборудования постоянно возникает необходимость в пересмотре содержания и масштабов инспекций и соответствующих методов и процедур в целях совершенствования оценки конкретных областей, представляющих интерес, и более эффективного использования инспекторов, имеющих в распоряжении ВГА.

3.9.6 ВГА должно обеспечить наличие эффективной системы рассылки и/или получения информации об отказах, неисправностях, дефектах и других случаях, которые неблагоприятно влияют или могут повлиять на сохранение летной годности воздушного судна. Доступ к информации такого типа необходим государству разработчика для проведения анализа недостатков и разработки необходимых мер сохранения летной годности, связанных с решением проблемы безопасности, если таковые требуются (см. КЭ-5).

3.9.7 Расследования авиационных происшествий также играют исключительно важную роль в выявлении недостатков и проблем безопасности. Рекомендации по обеспечению безопасности полетов могут даваться в ходе или по окончании расследования. Другими важными инструментами являются обязательная система представления отчетов об инцидентах и добровольная система представления отчетов об инцидентах (позволяющая не применять меры наказания). Создание базы данных об авиационных происшествиях и инцидентах и анализ информации, содержащейся в такой базе данных, является средством выявления проблем безопасности; общая систематизация имеет важное значение для обмена информацией между пользователями авиационной системы во всем мире.

3.9.8 Успешное разрешение проблем безопасности полетов в значительной мере зависит от полномочий, которыми наделено ВГА. Этот критический элемент может быть успешно реализован только в ситуациях, когда обеспечена четкая поддержка со стороны основного авиационного законодательства и нормативных актов и увязка с ними. Поэтому необходимо разработать технический инструктивный материал и процедуры как для технических экспертов, так и для назначенного юридического персонала ВГА. Этот инструктивный материал должен быть предоставлен на ранних этапах программы совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов, с тем чтобы избежать принятия непоследовательных крайних мер со стороны персонала ВГА.

ДОБАВЛЕНИЯ

Добавление А

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Ниже приводится перечень изданий ИКАО, которые упоминаются в этом руководстве или содержат дополнительный инструктивный материал, относящийся к сертификации и надзору за эксплуатантами воздушных судов. По мере расширения программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов и включения в нее других дисциплин гражданской авиации, таких как аэродромы и управление воздушным движением, перечень справочных изданий ИКАО будет соответствующим образом дополняться.

Конвенции и относящиеся к ним акты

Конвенция о международной гражданской авиации (Дос 7300).

Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (Статья 83 bis) (Дос 9318).

Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации.

Приложение 1. *Выдача свидетельств авиационному персоналу.*

Приложение 2. *Правила полетов.*

Приложение 3. *Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации.*

Приложение 4. *Аэронавигационные карты.*

Приложение 5. *Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях.*

Приложение 6. *Эксплуатация воздушных судов.*

Часть I. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты.*

Часть II. *Международная авиация общего назначения. Самолеты.*

Часть III. *Международные полеты. Вертолеты.*

Приложение 7. *Национальные и регистрационные знаки воздушных судов.*

Приложение 8. *Летная годность воздушных судов.*

Приложение 10. *Авиационная электросвязь.*

Том I (*Радионавигационные средства*).

Том II. *Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS.*

Приложение 11. *Обслуживание воздушного движения.*

Приложение 12. *Поиск и спасание.*

Приложение 13. *Расследование авиационных происшествий и инцидентов.*

Приложение 14. Аэродромы.

Том I. Проектирование и эксплуатация аэродромов.

Том II. Вертодромы.

Приложение 15. Службы аэронавигационной информации.

Приложение 16. Охрана окружающей среды.

Том I. Авиационный шум.

Том II. Эмиссия авиационных двигателей.

Приложение 18. Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху.

Резолюции Ассамблеи

Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2004 года) (Doc 9848).

Правила аэронавигационного обслуживания

АТМ – Организация воздушного движения (Doc 4444).

Руководства и циркуляры

Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734).

Часть В. Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой.

Добавление В

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Используемые в настоящем руководстве определения аналогичны определениям, содержащимся в соответствующих Приложениях к Конвенции и в других документах ИКАО (в частности, в *Словаре по международной гражданской авиации* (Дос 9713)), или являются определениями, подготовленными Секцией проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SOA) для настоящего документа и процесса проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

Авиационное исследование. Изучение авиационной проблемы с целью определения возможных решений и выбора приемлемого решения без снижения уровня безопасности полетов.

Авиационное происшествие. Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

a) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:

- нахождения в данном воздушном судне; или
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя;

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или

b) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна; и
- обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента;

за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты; или когда повреждены только воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; или

c) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Примечание 1. Только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется ИКАО как телесное повреждение со смертельным исходом.

Примечание 2. Воздушное судно считается пропавшим без вести, когда были прекращены официальные поиски и не было установлено местонахождение обломков.

Анализ риска/авиационное исследование. Механизм, составляющий часть системы управления безопасностью, используемый для оценки риска (сочетание степени опасности события и вероятности его наступления), создаваемого особым стечением обстоятельств. Он используется для сравнения результата такого анализа с предполагаемым результатом применения конкретного Стандарта, Рекомендуемой практики или национального требования с целью выбора решения, не позволяющего опуститься ниже намеченного уровня безопасности полетов.

Аспекты человеческого фактора. Принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров и эксплуатационной деятельности в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

Аэродром. Определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

Аэронавигационное обслуживание. Обслуживание воздушного движения на всех этапах полета, включая организацию воздушного движения (ОрВД), связь, навигацию и наблюдение (CNS), метеорологическое обеспечение аэронавигации (MET), поиск и спасание (SAR) и услуги служб аэронавигационной информации (AIS).

Ведомство гражданской авиации. Государственная организация или организации (любого наименования), которые непосредственно отвечают за регулирование всех аспектов гражданского воздушного транспорта, как технических (т. е. аэронавигация и безопасность полетов), так и экономических (т. е. коммерческие аспекты воздушного транспорта).

Воздушное движение. Все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

Возможности человека. Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Вспомогательное законодательство. Законодательство, вытекающее из основного законодательства.

Государство места события. Государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент.

Государство разработчика. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа.

Государство регистрации. Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Государство эксплуатанта. Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

Государство-изготовитель. Государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна.

Инспектирование. Основной вид деятельности при проведении проверки, который связан с изучением конкретных характеристик программы Договаривающего государства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (*Руководство по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9735)).

Инспектор. Лицо, обученное и уполномоченное проводить инспекции.

Коммерческая воздушная перевозка. Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

Лицо (юридическое). Лицо, или объединение лиц, или созданные для конкретных целей фонды, наделенные правами и дееспособностью юридических лиц.

Обслуживание воздушного движения (ОВД). Общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

Общественное использование (аэродром). Аэродром, разрешенный для предоставления всем лицам на равных условиях для совершения взлетов или посадок воздушных судов.

Опасные грузы. Изделия или вещества, которые при перевозке по воздуху способны создавать значительную угрозу для здоровья, безопасности или имущества.

Примечание. Опасные грузы классифицируются в главе 3 Приложения 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху".

Ответственность/отчетность. Состояние ответственности за дело, лицо, вещь или действие, за которые организация, или физическое лицо, или и организация и физическое лицо обязаны отчитываться.

Полет воздушного судна авиации общего назначения. Полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

Поставщик обслуживания. Организация, действующие эксплуатанты и прочие поставщики, участвующие в авиационной деятельности и функционально отделенные от своего регулирующего органа.

Проверка. Систематический и объективный анализ авиационной системы государства с целью проверки выполнения положений Чикагской конвенции или национальных нормативных документов, соответствия SARPS, правилам и обоснованной практике обеспечения безопасности полетов авиации или их соблюдения.

Расследователь (авиационного происшествия). Лицо, которому в силу наличия у него соответствующей квалификации поручено участвовать в проведении расследования и контроле за ним.

Регулирование. Выдача официального указания по созданию и поддержанию желаемой степени порядка.

Примечание. Для целей настоящего руководства данный термин охватывает, помимо других документов, инструкции, правила, указы, директивы, своды законов, требования, основные принципы и распоряжения.

Руководство по аэродрому. Руководство, составляющее элемент обеспечения безопасности полетов в заявке на получение сертификата аэродрома и содержащее материал, предусмотренный сертификационными требованиями государства, а также материал, предназначенный для использования эксплуатационным персоналом аэродрома при исполнении своих обязанностей.

Руководство по производству полетов. Руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

Сборник аэронавигационной информации (AIP). Выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации.

Сертификат аэродрома. Сертификат, выдаваемый соответствующим полномочным органом на эксплуатацию аэродрома на основании установленных правил.

Примечание. Термин включает в себя сведения об условиях сертификации аэродрома и освобождениях/исключениях, предоставляемых государственным полномочным органом в отношении требований к сертификации аэродрома.

Сертификат эксплуатанта (СЭ). Сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

Сертифицированный аэродром. Аэродром, эксплуатант которого получил сертификат аэродрома.

Уполномоченное лицо. Лицо в письменной форме уполномоченное генеральным директором гражданской авиации (ГДГА) или главой государства действовать в соответствии с положением, определяющим его полномочия.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение полетного времени.

Член обслуживающего экипажа. Член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не является членом летного экипажа.

Член экипажа. Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение полетного времени.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просит Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

© ИКАО 2006
2/06, R/P1/200

Заказ № 9734А
Отпечатано в ИКАО

ISBN 92-9194-660-5

