



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

**КООРДИНАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ ПРИ
РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ ИНОСТРАННЫХ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ ЭТИХ ПРОВЕРОК**

(Представлено Российской Федерацией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе рассматриваются проблемы, с которыми приходится сталкиваться в связи с проведением в международных аэропортах целого ряда стран инспекционных проверок иностранных воздушных судов на перроне.

Проверки иностранных воздушных судов на перроне пока не получили повсеместного распространения и по-прежнему носят региональный характер, что снижает эффективность реализации программ надзора за деятельностью эксплуатантов. Учитывая, что эта программа находит распространение, требуется координация действий государств и обобщение опыта проведения и использования результатов инспекционных проверок.

В документе высказывается опасение в отношении возможности использования проверок иностранных воздушных судов в недобросовестной конкуренции эксплуатантов. Обращается внимание на то, что результаты проверок используются некоторыми государствами для применения санкций в отношении деятельности в регионе эксплуатантов других государств. Подобные меры требуют принятия общепринятых процедур и условий применения санкций в отношении эксплуатантов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства заблаговременно информировать о принятии собственных или присоединении к принятым другими государствами программам оценки безопасности иностранных воздушных судов, а также публиковать принципы проведения инспекционных проверок и обеспечивать взаимодействие с другими Договаривающимися государствами с целью информирования о результатах этих проверок и предполагаемых действиях в отношении эксплуатантов;
- b) рекомендовать Совету провести анализ проблем, с которыми сталкиваются государства и эксплуатанты при проведении и использовании результатов инспекционных проверок экипажей и воздушных судов, и разработать дополнительные рекомендации Договаривающимся государствам;
- c) рекомендовать Совету разработать принципы защиты от ненадлежащего использования информации, получаемой государствами по результатам проверок иностранных воздушных судов.

¹ Текст на русском языке представлен Российской Федерацией.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А
<i>Финансовые последствия</i>	Возможно, потребуются дополнительные ресурсы, необходимые для обеспечения анализа проблем, рассмотренных в рабочем документе
<i>Справочный материал</i>	A37-WP/205 Doc 7300, <i>Конвенция о Международной гражданской авиации</i> Doc 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Впервые программа оценки безопасности прибывающих иностранных воздушных судов (SAFA) начала реализовываться Европейским Союзом. В дальнейшем, аналогичные программы были приняты другими государствами, в том числе Российской Федерацией и некоторыми государствами Содружества Независимых Государств (СНГ).

1.2 Принятие и реализация программы оценки безопасности иностранных воздушных судов в масштабах одного государства или группы государств производится в соответствии со статьями 12 и 16 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300).

1.3 Проведение проверок иностранных воздушных судов в Российской Федерации и российских воздушных судов в других государствах, рассматривается Российской Федерацией как элемент помощи Договаривающимся государствам в создании эффективной системы постоянного надзора за деятельностью сертифицированных эксплуатантов, а также как инструмент для создания условий для гармонизации национальных правил с международными правилами и процедурами.

1.4 Признавая в целом положительный эффект от реализации программы оценки безопасности иностранных воздушных судов, приходится сталкиваться с рядом существенных сложностей, к числу которых можно отнести следующие:

- a) программы проверок иностранных воздушных судов не получили повсеместного распространения и в большинстве Договаривающихся государств не являются постоянной практикой надзора за деятельностью иностранных эксплуатантов;
- b) инспекторами различных государств используется различный подход к оценке степени влияния тех или иных отклонений, выявляемых инспекторами при проведении проверки экипажа и воздушного судна;
- c) процедуры доведения информации о результатах проверки как до государства эксплуатанта, так и государства регистрации воздушного судна проработаны в недостаточной степени, что не позволяет оперативно реагировать на выявленные при проверках отклонения;
- d) вопросы гарантии защиты информации, получаемой по результатам инспекционных проверок остаются нерешенными, что не исключает

возможности ее использования недобросовестными конкурентами и вызывает неоднозначное отношение к целям проведения проверок иностранных воздушных судов.

2. РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАМКИ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРОК ЭКИПАЖЕЙ И ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

2.1 Реализация программы оценки безопасности иностранных воздушных судов на сегодняшний день носит региональный характер. Согласно имеющейся информации, экипажи и воздушные суда российских авиакомпаний проверяются по программе SAFA в странах Европейского Союза и некоторых государствах СНГ. Имеются доклады о проведении аналогичных проверок при выполнении полетов в США и Канаду.

2.2 В Российской Федерации также реализуется программа проверок в отношении иностранных воздушных судов, которая распространяется в равной степени и на национальных эксплуатантов. Принципы, применяемые при проверках, не имеют отличий от опубликованных в *Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Doc 8335).

2.3 Статья 12 Конвенции о международной гражданской авиации обязывает Договаривающиеся государства соблюдать правила полетов, установленные другим государством. При этом положительный эффект от проверок достигается не только за счет того, что эксплуатант подвергается проверкам в другом государстве, но также посредством проведения аналогичных проверок государством эксплуатанта воздушного судна при выполнении полетов на своей территории.

2.4 Различная степень достижения Договаривающимися государствами единообразия своих правил с международными правилами и процедурами приводит к тому, что проверки иностранных воздушных судов не всегда достигают желаемого результата. С целью исключения санкций, некоторые эксплуатанты лишь принимают усилия по исключению повторения недостатков, на которые наиболее часто обращается внимание, имея в виду то обстоятельство, что в других регионах аналогичные замечания предъявляться не будут. Вследствие этого, проверки воздушных судов рассматриваются не более чем требования конкретного государства или группы государств региона.

2.5 Имеются основания считать, что больший эффект от проведения проверок будет достигнут при условии того, что аналогичные программы проверок будут приняты большинством Договаривающихся государств.

2.6 При этом новые принципы и условия проведения и использования этих проверок должны определяться ИКАО до того, как они входят в практику отдельного государства или группы государств. В этой связи важным представляется условие заблаговременного информирования о принятии государством программы проверок иностранных воздушных судов с целью обеспечения координации действий и взаимной помощи для достижения ожидаемых результатов от этих проверок.

3. ОЦЕНКА СТЕПЕНИ ВЛИЯНИЯ ТЕХ ИЛИ ИНЫХ ОТКЛОНЕНИЙ, ВЫЯВЛЯЕМЫХ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПРОВЕРОК, НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЁТОВ

3.1 Инструктивный материал по оценке степени опасности выявленных замечаний и рекомендуемых действиях содержится в главе 6 части VI Doc 8335.

3.2 При анализе результатов проверок по программе SAFA выявляются ситуации, когда заключение о степени опасности оказывается связанным с субъективным представлением о характере выявленных замечаний, которые основываются на личном опыте проверяющего.

3.3 Не определены процедуры пересмотра результатов проверок экипажа и воздушного судна с участием государства эксплуатанта, государства регистрации и эксплуатанта воздушного судна. Критическим при этом является то обстоятельство, что результаты ошибочных заключений о степени опасности выявленных замечаний могут использоваться для рассмотрения вопроса о неспособности государства эксплуатанта и эксплуатанта соблюдать требования статьи 12 к Конвенции о международной гражданской авиации. Подобные ошибки и фактическая невозможность их устранения снижают степень доверия к результатам и эффективности применения программ оценки безопасности иностранных воздушных судов.

4. ДОВЕДЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕРКИ ДО ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА И ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА

4.1 Принимая во внимание положения статьи 12 и статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, государство эксплуатанта и государство регистрации воздушного судна имеют прямую заинтересованность в получении информации о проверке экипажа и воздушного судна. Оперативное получение этой информации способствует эффективности процедур постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта.

4.2 На практике, информация о результатах проверок не доводилась до или доводилась с существенной задержкой, после того когда ситуация к количеству замечаний к проверяемому эксплуатанту достигала критического уровня.

4.3 В целях своевременного получения информации о результатах проверки в Российской Федерации установлен порядок, обязывающий российских эксплуатантов оперативно информировать авиационные власти о проведенной в отношении их проверки, и введено требование об обмене информацией по результатам проверок воздушных судов и их экипажей с авиационными властями государства эксплуатанта и государства регистрации воздушных судов.

4.4 В Российской Федерации разработана и проходит опытную эксплуатацию система сбора и учета результатов проверок воздушных судов в Российской Федерации и российских эксплуатантов при выполнении ими полетов в другие государства. Имеется информация, что аналогичные системы имеются и в других государствах, принявших программу оценки безопасности иностранных воздушных судов. Обмен накапливаемой в базах данных информации о результатах проверок между Договаривающимися государствами решает проблему оперативности предоставления сведений о проверках и обсуждения их результатов.

4.5 С целью содействия обмену информацией о результатах проверок между ведомствами гражданской авиации Договаривающихся государств ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке требований, предусматривающих, чтобы в создаваемых базах данных использовались стандартные форматы для упрощения обмена данными.

5. ГАРАНТИЯ ЗАЩИТЫ ИНФОРМАЦИИ, ПОЛУЧАЕМОЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИНСПЕКЦИОННЫХ ПРОВЕРОК

5.1 При проверках воздушных судов государство, проводящее проверку, получает информацию о деятельности эксплуатанта. Для проверяемого эксплуатанта эта информация является важной, так как позволяет ему реализовать корректирующие меры, направленные на улучшение деятельности своих подразделений.

5.2 Получаемая при проверках информация также может быть полезна и для других эксплуатантов, так как позволяет им принимать корректирующие действия, не дожидаясь результатов проверок своих экипажей и воздушных судов. Поэтому государство, принявшее программу оценки безопасности своих и иностранных воздушных судов, заинтересовано в распространении этой информации среди эксплуатантов, в отношении которых осуществляется постоянный надзор и контроль.

5.3 Несмотря на положительный эффект от распространения информации о результатах инспекторских проверок, существует опасение, что эта информация может использоваться в недобросовестной конкуренции эксплуатантов. С учетом опасения, высказанного в п. 3.3 настоящего документа в отношении объективности заключений, которые делаются по результатам проверки выводов, и необходимости создания единых форматов база данных о результатах проверок, как это отмечено в п. 4.5 настоящего документа, порядок предоставления широкой огласке информации о результатах инспекции требует специального изучения.

6. ВЫВОД

6.1 Принятие программы оценки безопасности своих и иностранных воздушных судов позволяет повысить действенность процедур постоянного надзора в отношении эксплуатантов. Эти программы, вероятно, будут получать все большее распространение среди Договаривающихся государств.

6.2 При внедрении программ проверок воздушных судов и экипажей приходится сталкиваться с рядом объективных сложностей, связанных с еще недостаточно отработанными принципами осуществления проверок иностранных эксплуатантов и использования получаемых при этом результатов. Специальное рассмотрение имеющихся проблем, позволит повысить степень координации государств по реализации ими своих программ постоянного надзора за эксплуатантами.