



**Руководство по организации
контроля за обеспечением
безопасности полетов. Создание
государственной системы
контроля
за обеспечением безопасности
полетов и управление этой
системой**

**Агентство Гражданской Авиации
Республики Узбекистан**

Код документа:

Редакция / Ревизия:

Дата вступления в силу:

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Глава 1. Введение	1-1
1.1 Цели руководства	1-1
1.2 О руководстве	1-2
1.3 Справочные документы ИКАО	1-2
1.4 Определения и термины	1-2
1.5 Сокращения и акронимы	1-6
Глава 2. Контроль за обеспечением безопасности полетов: обязательство	2-1
2.1 История вопроса	2-1
2.2 Ответственность государств в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов	2-3
2.3 Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП)	2-4
2.4 Обязательство государства по обеспечению безопасности полетов	2-5
2.5 Критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов...	2-7
Глава 3. Критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов	3-1
3.1 Основное авиационное законодательство (КЭ-1)	3-1
3.2 Конкретные правила эксплуатации (КЭ-2).....	3-4
3.3 Государственная система и функции (КЭ-3)	3-8
3.4 Квалифицированный технический персонал (КЭ-4)	3-12
3.5 Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной для безопасности полетов информации (КЭ-5)	3-15
3.6 Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению (КЭ-6)	3-17
3.7 Обязательства по надзору (КЭ-7).....	3-21
3.8 Разрешение проблем в сфере безопасности полетов (КЭ-8)	3-23
Добавление. Справочный материал	Доб-1

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ЦЕЛИ РУКОВОДСТВА

1.1.1 Настоящее руководство было разработано таким образом, чтобы особо выделить ответственность, функции и обязанности государства – члена ИКАО в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов, а также предоставить государственным директивным органам информацию и руководящие указания по созданию эффективной и устойчивой государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП) и управлению этой системой посредством внедрения восьми критических элементов (КЭ) такой системы.

1.1.2 В настоящем руководстве под термином "государство" понимается субъект властных полномочий, который является участником Чикагской конвенции и обычно учреждает ведомство гражданской авиации (ВГА) и другие авиационные полномочные органы. "Государство" также назначает главу ВГА, обладающего полномочиями по осуществлению руководства деятельностью в области гражданской авиации в данном государстве.

1.1.3 Приложение 19 "*Управление безопасностью полетов*" (издание второе, июль 2016 г.) определяет понятие "контроль за обеспечением безопасности полетов" следующим образом:

"Функция, осуществляемая государством для обеспечения соблюдения лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, национальных законодательных актов и нормативных положений в области безопасности полетов".

Примечание. В первом (1999) и втором (2006) изданиях части А документа Doc 9734 понятие "контроль за обеспечением безопасности полетов" определялось 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".

1.1.4 В рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) восемь КЭ системы ГКБП используются для оценки способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов, а также для расследования авиационных происшествий и инцидентов (за исключением КЭ-6 и КЭ-7, которые не применимы в этой области). Эта практика соответствует примечанию 3 добавления 1 к Приложению 19, в котором говорится, что "КЭ системы ГКБП применяются, в соответствующих случаях, к полномочным органам, выполняющим функции надзора за обеспечением безопасности полетов, а также к полномочным органам, осуществляющим расследование авиационных происшествий и инцидентов или другие виды государственной деятельности по управлению безопасностью полетов".

1.1.5 В примечании 1 главы 3 Приложения 19 также говорится, что "критические элементы (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (ГКБП)

добавления 1 представляют собой основу ГосПБП (Государственная программа по безопасности полетов)". Эти КЭ непосредственно рассматриваются в настоящем руководстве, тогда как другие аспекты обязанностей государства по управлению безопасностью полетов рассматриваются в *Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Дос 9859).

1.2 О РУКОВОДСТВЕ

1.2.1 Ответственность, функции, обязанности 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 государствам-членам помощи во внедрении SARPS.

1.2.2 В настоящем руководстве также отражены опыт и уроки, извлеченные ИКАО в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, миссий по валидации и других мероприятий, проведенных со времени ввода в действие УППКБП в 1999 году.

1.3 СПРАВОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ИКАО

Документы ИКАО, упоминаемые в настоящем руководстве, и другие справочные издания перечислены в добавлении и содержат дополнительный инструктивный материал по надзору за лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность.

1.4 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНЫ

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

Аспекты человеческого фактора. Принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания 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 (ANS). 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).

Безопасность полетов. Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Ведомство гражданской авиации (ВГА). 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.

Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов. В контексте контроля за обеспечением безопасности полетов этот термин означает любое состояние, практику или нарушение, которое имеет место, когда государство позволяет обладателю свидетельства, сертификата, утверждения или разрешения осуществлять связанные со свидетельством, сертификатом, утверждением или разрешением права при невыполнении владельцем минимальных требований, установленных государством и Стандартами Приложений к Чикагской конвенции, в результате чего возникает непосредственный риск для безопасности полетов международной гражданской авиации.

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

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.

Законодательство. Общий термин, обозначающий основное авиационное законодательство и конкретные правила эксплуатации, определенные в критических элементах 1 и 2 системы контроля за обеспечением безопасности полетов, соответственно.

Инспектор. Квалифицированное лицо, уполномоченное государством осуществлять надзорную деятельность в сфере гражданской авиации.

Инспекция. Выполняемая инспекторами гражданской авиации проверка определенных видов деятельности, продуктов или услуг обладателя (или заявителя на получение) авиационного свидетельства, сертификата, утверждения или разрешения с целью подтвердить соответствие требованиям в отношении свидетельства, сертификата, утверждения или разрешения, уже выданного (или выдаваемого) государством.

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

Контроль за обеспечением безопасности полетов. Функция, осуществляемая государством для обеспечения соблюдения лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, национальных законодательных актов и нормативных положений в области безопасности полетов.

Надзор. Деятельность, в рамках которой государство путем проведения инспекций, проверок и других мероприятий проактивно проверяет неуклонное выполнение обладателями авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений или полномочий установленных требований и их функций на таком уровне квалификации и безопасности, который требует государство.

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.

Онлайновые ресурсы (МНМ УППКБП). Набор сетевых прикладных программ, сгруппированных по модулям, которые позволяют государствам осуществлять доступ, передавать и получать информацию и данные в рамках непрерывного мониторинга ИКАО и представлять связанную с безопасностью полетов информацию и документы в рамках механизма непрерывного мониторинга УППКБП.

Опасные грузы. Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу здоровью, безопасности, имуществу или окружающей среде и которые указаны в Перечне опасных грузов, приведенном в *Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284), или которые классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.

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

Поставщик обслуживания. Организация, предоставляющая авиационную продукцию и/или услуги в области авиации. Таким образом, этот термин охватывает утвержденные учебные организации, эксплуатантов воздушных судов, утвержденные организации по техническому обслуживанию, организации, ответственные за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, двигателей или воздушных винтов, поставщиков обслуживания воздушного движения и других поставщиков аэронавигационного обслуживания и эксплуатантов аэропортов.

Проверка. Систематический, независимый и документированный процесс получения свидетельств и объективного их оценивания с целью установления степени выполнения требований и критериев проверки.

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

Риск для безопасности полетов. Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

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 выполнении 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.

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

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

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

Сертифицированный аэродром. Аэродром, эксплуатанту которого выдан сертификат аэродрома.

Уполномоченное лицо. Лицо, в письменной форме уполномоченное генеральным директором гражданской авиации или другим должностным лицом равнозначного ранга действовать в соответствии с положением, определяющим его полномочия.

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

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

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

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушного судна, или аэродрома, или сопутствующей авиационной деятельностью, или предлагающее свои услуги в этой области.

1.5 СОКРАЩЕНИЯ И АКРОНИМЫ

Ниже приводятся некоторые общие сокращения и акронимы, используемые в настоящем руководстве и в деятельности в рамках УППКБП:

ВГА	Ведомство гражданской авиации, управление гражданской авиации или соответствующий государственный авиационный регламентирующий орган
ГКБП	Государственная система контроля за обеспечением безопасности полетов
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
КЭ	Критический элемент системы контроля за обеспечением безопасности полетов
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
ОВД	Обслуживание воздушного движения
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
AIP	Сборник аэронавигационной информации
ANS	Аэронавигационное обслуживание
EFOD	Электронная система представления информации о различиях
OLF	Онлайновые ресурсы (УППКБП)
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SSC	Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов

Глава 2

КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ: ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

2.1 ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1.1 Установлено, что отсутствие или недостаток государственного контроля за обеспечением безопасности полетов является распространенной проблемой государств и одной из причин неспособности полного выполнения ими национальных и международных требований в отношении безопасности полетов гражданской авиации. Контроль за обеспечением безопасности полетов гарантирует соблюдение национальной авиационной отрасли применимых нормативных требований в области безопасности полетов в целях обеспечения 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 государстве-члене ставит под угрозу безопасность международных полетов гражданских воздушных судов.

2.1.2 В 1992 году 29-я сессия Ассамблеи ИКАО, признавая, что "стандарты по безопасности, разработанные в соответствии с Чикагской конвенцией, требуют эффективного контроля со стороны правительств, направленного на их эффективное осуществление", приняла резолюцию A29-13 "Улучшение контроля в области безопасности", которая вновь подтвердила ответственность каждого отдельно взятого государства в деле обеспечения контроля за безопасностью полетов в качестве одного из принципов Чикагской конвенции и призвала государства-члены вновь подтвердить свои обязательства по обеспечению контроля за безопасностью полетов, вытекающие из Чикагской конвенции.

2.1.3 В 1998 году 32-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла резолюцию A32-11, которая содержала 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.

2.1.4 В следующем, 1999 году УППКБП была введена в действие для проведения проверок состояния безопасности полетов, связанных с Приложением 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложением 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложением 8 "Летная годность воздушных судов".

2.1.5 В 2001 году 33-я сессия Ассамблеи ИКАО, признав успехи, достигнутые УППКБП, приняла резолюцию A33-8, одобряющую распространение УППКБП на Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложение 14 "Аэродромы", а также на другие связанные с безопасностью полетов области, в частности на процесс расследования авиационных происшествий и инцидентов, который рассматривается в Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов". Кроме того, в ответ на сделанные по результатам проверок в рамках УППКБП выводы об испытываемых несколькими государствами трудностях в выполнении SARPS ИКАО и внедрении КЭ системы ГКБП Ассамблея приняла резолюцию A33-9, которая призвала к

максимально возможному использованию всех ресурсов Организации в рамках бюджетных ограничений для оказания помощи нуждающимся государствам.

2.1.6 В 2005 году 35-я сессия Ассамблеи ИКАО в резолюции А35-6 постановила распространить УППКБП на все связанные с безопасностью полетов Приложения путем принятия всеобъемлющего системного подхода к проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех Договаривающихся государствах и отразить КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов в докладах о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов. В связи с ее расширенным охватом резолюция Ассамблеи А35-6 заменила собой резолюцию Ассамблеи А33-8.

2.1.7 В 2010 году, признав успешное внедрение всеобъемлющего системного подхода в рамках УППКБП и его вклад в обеспечение безопасности полетов, Ассамблея ИКАО на своей 37-й сессии приняла резолюцию А37-5, чтобы "начать эволюцию УППКБП в направлении механизма непрерывного мониторинга (МНМ), который будет включать анализ факторов риска для безопасности полетов и применяться на универсальной основе в целях оценки возможностей государств по осуществлению контроля".

2.1.8 Кроме того, резолюция Ассамблеи А37-5 в числе прочего поручила Генеральному секретарю:

- a) "обеспечивать, чтобы в рамках МНМ в качестве основных элементов по-прежнему рассматривались ключевые положения по безопасности полетов, содержащиеся 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"*;
- b) "разработать критерии обмена информацией о вопросах, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), с заинтересованными сторонами и определить способы доведения такой информации до сведения общественности так, чтобы она могла принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок";
- c) "предоставлять всю генерируемую МНМ информацию, связанную с контролем за обеспечением безопасности полетов, всем Договаривающимся государствам посредством веб-сайта ИКАО ограниченного доступа".

2.1.9 Начиная с января 2013 года, УППКБП находится в процессе перехода к МНМ, развиваясь в направлении основанной на информации и оценке риска и ориентированной на результаты программы, в которой представлены следующие средства и компоненты:

- a) онлайн-ресурсы (OLF) и их многочисленные средства, приложения и модули;
- b) вспомогательная документация и инструктивный материал;
- c) модернизация системы менеджмента качества МНМ УППКБП;
- d) документальное оформление процессов и процедур;

- e) подготовка проверяющих и экспертов;
- f) деятельность на местах в государствах;
- g) деятельность (валидация) без выезда на место;
- h) запросы на предоставление обязательной информации;
- i) разработка и расширение соглашений с соответствующими партнерами в целях обеспечения координации и сотрудничества.

Примечание. Более подробная информация об УППКБП, включая политику, процедуры и инструктивные указания относительно организации и проведения проверок в рамках МНМ, приводится в Руководстве по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9735).

2.1.10 В части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" были впервые представлены восемь КЭ в качестве добавления к Приложению к Чикагской конвенции ввиду важности подчеркивания необходимости внедрения государствами этих элементов на уровне SARPS для авиатранспортных эксплуатантов. С первоначальным принятием Приложения 19 в 2013 году применимость восьми КЭ в качестве SARPS была распространена на всю деятельность гражданской авиации, регулируемую Приложениями к Чикагской конвенции. В первой поправке к Приложению 19, принятой в 2016 году, восемь КЭ были объединены с элементами Государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП) в главе 3 "Обязанности государства по управлению безопасностью полетов" с целью создания упорядоченного набора положений. Взаимосвязь между системой ГКБП и ГосПБП подчеркивается заявлением о том, что "...критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов ... представляют собой основу ГосПБП государства" (см. примечание 1 главы 3 Приложения 19).

2.2 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВ В ОТНОШЕНИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.2.1 Признавая основополагающий принцип, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и в ее пределах, Чикагская конвенция также устанавливает привилегии и обязанности всех Договаривающихся государств в отношении деятельности гражданской авиации. Именно в статьях Чикагской конвенции и 19 Приложениях к ней, охватывающих весь спектр деятельности гражданской авиации, закреплена ответственность Договаривающихся государств в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов.

2.2.2 Ответственность Договаривающихся государств в отношении регулирования всей их авиационной деятельности и надзора за ней в целях обеспечения безопасности, эффективности и регулярности воздушных перевозок подчеркивается, в частности, в трех статьях Чикагской конвенции.

2.2.3 В статье 37 Чикагской конвенции указывается, что "каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет

содействовать аэронавигации и совершенствовать ее". Это единообразие достигается путем включения SARPS, принимаемых и изменяемых ИКАО, в национальную правовую систему и практику Договаривающихся государств и их своевременного внедрения в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации во всем мире.

2.2.4 Статья 12 Чикагской конвенции требует от Договаривающихся государств внедрять и обеспечивать соблюдение SARPS, содержащихся в Приложениях к Конвенции. В ней прямо говорится, что:

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

2.2.5 В соответствии со статьей 38 Конвенции Договаривающееся государство "незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом" в случае, если оно:

- a) сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур; либо
- b) сочтет практически затруднительным приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних; либо
- c) сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом.

2.3 ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГКБП)

2.3.1 Эффективная и устойчивая система ГКБП характеризуется следующими особенностями:

- a) принятие и своевременное изменение национальных законов и рекомендаций для отрасли, а также их эффективное выполнение поставщиками обслуживания, подтверждаемое государством на постоянной и систематической основе;
- b) хорошо сбалансированное распределение ответственности за безопасность полетов гражданской авиации между государством и отраслью;
- c) постоянное выделение необходимых финансовых и людских ресурсов государственным полномочным органам для эффективного выполнения ими своих обязанностей, функций и видов деятельности;

- d) поддержание гармоничных отношений, включая взаимодействие и консультации между государством и отраслью гражданской авиации, при сохранении эффективных и четко разграниченных функций.

2.3.2 Для выполнения своих обязанностей по контролю за безопасностью полетов каждое государство должно ввести в действие основное авиационное законодательство, обеспечивающее разработку и публикацию конкретных правил эксплуатации, которые должны соответствовать принятым ИКАО положениям, в том числе содержащимся в Приложениях к Чикагской конвенции.

2.3.3 Сбалансированной является такая система контроля за обеспечением безопасности полетов, при которой как государство, так и авиационная отрасль совместно несут ответственность за безопасность, регулярность и эффективность деятельности гражданской авиации. Такая взаимосвязь устанавливается в основном авиационном законодательстве и конкретных правилах эксплуатации и реализуется на практике в рамках политики и методологии ВГА.

2.3.4 Если государство является как регулирующим полномочным органом, так и поставщиком обслуживания (например, поставщиком обслуживания воздушного движения (ОВД), эксплуатантом аэродромов, эксплуатантом, изготовителем или организацией по техническому обслуживанию воздушных судов), то соблюдение требований Конвенции и оптимальный учет интересов общества будут обеспечиваться за счет четкого разделения функций и обязанностей между регулирующим полномочным органом и поставщиком обслуживания. Процедуры утверждения, сертификации и постоянного надзора должны применяться таким образом, как если бы поставщик обслуживания был негосударственным учреждением.

2.4 ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.4.1 На протяжении многих лет ИКАО и ее государства-члены сотрудничают в целях разработки единообразных SARPS и процедур, предназначенных для обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации, а также рациональных и экономичных международных воздушных перевозок. Объединенные общим делом и обязательствами, ИКАО и ее государства-члены получили возможность решать важнейшие вопросы и в значительной степени преодолевать возникающие трудности. Однако на протяжении многих лет задачи, стоящие перед авиационным сообществом в целом и государственными ВГА в частности, росли как в количественном отношении, так и с точки зрения сложности. Это в свою очередь требует более решительной и твердой приверженности государств делу обеспечения безопасности полетов.

2.4.2 Имеется ряд факторов, подчеркивающих важность постоянной приверженности обязательствам и политической воли со стороны правительств:

- a) возросшее участие нетрадиционных секторов в деятельности гражданской авиации, что диктует необходимость значительного усиления внимания к вопросам безопасности авиации в контексте более широких инициатив в области политики;
- b) возрастающая глобализация самой гражданской авиации, примером чего служат нахождение авиакомпаний в собственности иностранных и многонациональных субъектов и создание альянсов авиакомпаний, совместные меры в области маркетинга, многонациональные подходы как к техническим, так и к экономическим

регламентам наряду с растущей взаимосвязью между внутренними и международными полетами гражданских воздушных судов;

- с) растущая потребность в осуществлении воздушных перевозок и, следовательно, 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;
- д) усиливающееся 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 ожидания общества в отношении 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;
- е) безопасность полетов является необходимым условием обеспечения здорового развития авиатранспортного сектора, которое является катализатором устойчивого развития. Воздушный транспорт оказывает влияние на туризм и торговлю. Он является основным видом транспорта для доставки гуманитарной помощи и реагирования на кризисы и чрезвычайные ситуации в области здравоохранения. Он также создает другие социально-экономические выгоды, способствующие искоренению бедности за счет создания рабочих мест и повышения связности сети воздушного транспорта.

2.4.3 Меры, принимаемые в связи с воздействием перечисленных факторов и возросшей сложностью и стоимостью авиационных систем, создают серьезные финансовые трудности для ВГА во всем мире. Эти трудности в значительной мере сказываются на достижении основополагающих целей Чикагской конвенции, поскольку, как отмечалось, именно они являются главной причиной несоблюдения международных стандартов, принятых ИКАО.

2.4.4 Имеющаяся в распоряжении ИКАО информация свидетельствует о том, что ряд государств-членов испытывают трудности в выполнении своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов ввиду множества различных причин. Тем не менее выполнение этой задачи по-прежнему относится к ведению отдельных государств, и успешное преодоление трудностей требует твердой и ясно выраженной приверженности со стороны правительств. Поэтому государственным полномочным органам, отвечающим за контроль за обеспечением безопасности полетов, должны выделяться необходимые ресурсы, как людские, так и финансовые, с тем чтобы они могли эффективно выполнять свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов. При разработке своих национальных планов развития и стратегических планов развития авиатранспортного сектора государства должны учитывать и придавать приоритетный характер этим элементам.

2.4.5 Политическая воля и выделение бюджетных ресурсов являются необходимыми условиями создания и устойчивости системы ГКБП и обеспечения соблюдения государствами-членами SARPS ИКАО. Многие государства сталкиваются с проблемой начальных

капиталовложений для создания эффективной и устойчивой системы контроля за обеспечением безопасности гражданской авиации. Однако социально-экономические выгоды и вклад авиации в устойчивое развитие государства могут компенсировать такие вложения. Таким образом, государствам необходимо найти баланс между затратами на создание и поддержание их ВГА и возможностями отрасли и заинтересованных сторон по участию в финансировании такой системы.

2.5 КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.5.1 КЭ являются по существу защитными инструментами системы ГКБП, необходимыми для эффективного и устойчивого осуществления политики в области безопасности полетов и связанных с ней процедур. Для создания и внедрения эффективной и устойчивой системы ГКБП государства – члены ИКАО должны внедрить восемь КЭ. Эффективное внедрение КЭ является показателем способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

2.5.2 Восемь КЭ системы ГКБП являются взаимосвязанными и дополняют друг друга. Элементы КЭ-1 – КЭ-5 представляют собой "КЭ, предусматривающие разработку норм", а элементы КЭ-6 – КЭ-8 представляют собой "КЭ, предусматривающие реализацию норм". Ниже приведен перечень этих КЭ:

"КЭ, предусматривающие разработку норм":

- КЭ-1. Основное авиационное законодательство;
- КЭ-2. Конкретные правила эксплуатации;
- КЭ-3. Государственная система и функции;
- КЭ-4. Квалифицированный технический персонал;
- КЭ-5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной для безопасности полетов информации;

"КЭ, предусматривающие реализацию норм":

- КЭ-6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению;
- КЭ-7. Обязательства по надзору;
- КЭ-8. Разрешение проблем в сфере безопасности полетов.

Примечание. Необходимо отметить наличие некоторых аспектов внедрения, связанных с КЭ-2 – КЭ5, к примеру осуществление процесса внесения поправок в правила (часть КЭ-2) и внедрение программ обучения и учебных планов (КЭ-4).

2.5.3 Более подробное описание восьми КЭ, включая их определения, изложенные в Приложении 19, приводится в главе 3 настоящего руководства.

Глава 3

КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ



Рис. 3-1. Восемь критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

3.1 ОСНОВНОЕ АВИАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (КЭ-1)

Примечание. В тексте настоящего руководства термин "законодательство" используется в качестве общего термина, обозначающего основное авиационное законодательство и конкретные правила эксплуатации.

КЭ-1. Основное авиационное законодательство. Принятие всеобъемлющего и эффективного закона об авиации, соизмеримого с масштабами и сложностью авиационной деятельности государства и соответствующего требованиям, содержащимся в Конвенции о международной

гражданской авиации, который позволяет осуществлять надзор и контроль за деятельностью по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации и обеспечивать соблюдение правил с помощью соответствующих полномочных органов или ведомств, создаваемых для этих целей. Закон об авиации предусматривает в необходимых случаях доступ персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, к воздушным судам, производственной деятельности, средствам и службам, персоналу и соответствующей учетной документации, касающейся лиц и организаций, осуществляющих авиационную деятельность.

3.1.1 "Основное авиационное законодательство" представляет собой законодательный документ, называемый "актом гражданской авиации" или "законом о гражданской авиации", который применяется ко всем лицам и организациям, на которых распространяется действие законов соответствующего государства. В большинстве статей Чикагской конвенции содержатся ссылки на национальные законы и правила государства, касающиеся допуска на его территорию и убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной гражданской авиации. В Конвенции также содержатся ссылки на законодательство государства, относящееся 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 лицензированию персонала. Кроме того, Конвенция ссылается на законодательство государства, касающееся предоставления аэронавигационного обслуживания (ANS) и аэродромов для содействия международной аэронавигации. Наконец, Конвенция призывает государства принимать законы, способствующие расследованию авиационных происшествий.

3.1.2 Хотя в некоторых статьях Конвенции содержатся ссылки на "правила" (документы, которые можно интерпретировать как вспомогательное законодательство), которые могут быть *удовлетворительным образом внедрены* без необходимости принятия основного авиационного законодательства на национальном уровне, она также требует от государств привести такие "правила" в соответствие с правилами, содержащимися в Приложениях к Конвенции. Статья 12 далее предусматривает, что "каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты".

3.1.3 К примеру, законодательные положения необходимы для регулирования вопросов, касающихся препятствий, оборудования и деятельности, которые влияют на воздушное пространство, используемое для навигации. Такие положения должны, в частности, требовать от лиц и организаций уведомлять ВГА и запрашивать его одобрение в случае:

- a) предлагаемой установки или изменения сооружения, светового прибора или оборудования, которые могут представлять опасность в воздушном пространстве, используемом для навигации;
- b) участия в деятельности, которая может представлять опасность в воздушном пространстве, используемом для навигации.

Кроме того, такие положения должны давать ВГА возможность требовать изменения или сноса сооружений или прекращения деятельности в целях обеспечения безопасности воздушного пространства, используемого для навигации.

3.1.4 Выполнение требований, содержащихся в Конвенции и в нескольких тысячах положений Приложений, предусматривает принятие государством авиационного законодательства на соответствующем уровне с учетом правовой системы государства. Подразумевается, что статьи Конвенции, содержащие ссылки на законодательство государства, требуют в случае необходимости

принятия государством основного авиационного законодательства, которое будет служить правовой основой деятельности государства по контролю за обеспечением безопасности полетов.

3.1.5 Основное авиационное законодательство должно позволять правительству и его административным органам, посредством учреждения уполномоченного ВГА, активно и эффективно регулировать и контролировать деятельность в области гражданской авиации, в частности в отношении:

- a) профессиональной подготовки и летной квалификации авиационного персонала на основе использования системы выдачи свидетельств персоналу (выдача/подтверждение, возобновление, приостановление действия или отмена/аннулирование свидетельств и удостоверений о квалификации);
- b) эксплуатации воздушных судов и выполнения вспомогательных функций при помощи системы, используемой для регистрации, выдачи/подтверждения, 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, выпуск директив по летной годности и утверждение конструкции; и утверждение организаций по изготовлению и техническому обслуживанию;
 - ОВД и другое аэронавигационное обслуживание, включая метеорологическое обеспечение и предоставление услуг поисково-спасательных служб;
 - проектирование, строительство, эксплуатация и сертификация аэродромов.

3.1.6 Основное авиационное законодательство является ключевым элементом эффективного и устойчивого контроля за обеспечением безопасности полетов со стороны государства. В частности, оно предоставляет назначенным полномочным органам право принимать и изменять по мере необходимости конкретные правила эксплуатации. Оно также предоставляет государственным инспекторам права, в том числе на получение необходимого доступа и проведение инспекции. Если государство создает автономное ВГА, оно должно быть основано на положениях основного законодательства.

3.1.7 Основное законодательство должно также содержать правовую основу для обеспечения его соблюдения, включая возможность введения эксплуатационных ограничений, приостановления действия или отмены свидетельств, сертификатов, разрешений и полномочий, а также наложения финансовых санкций.

3.1.8 В отношении расследований авиационных происшествий и инцидентов КЭ-1 используется для рассмотрения необходимых законодательных положений, которые должны быть приняты государством. Такие положения должны предусматривать, в частности, создание независимого органа по расследованию авиационных происшествий, гарантию независимости проведения расследований авиационных происшествий и серьезных инцидентов, обеспечение полномочий расследователей и защиту материалов расследований некоторых авиационных происшествий и инцидентов. Кроме того, в основное авиационное законодательство государства должны быть включены положения, требующие незамедлительного уведомления об авиационных происшествиях и серьезных инцидентах.

3.2 КОНКРЕТНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ (КЭ-2)

КЭ-2. Конкретные правила эксплуатации. Принятие правил, вводящих минимальные национальные требования, вытекающие из основного авиационного законодательства, в отношении стандартизированных эксплуатационных процедур, продуктов, услуг, оборудования и инфраструктуры в соответствии с Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации.

3.2.1 Общие требования

3.2.1.1 Конкретные правила эксплуатации должны быть всеобъемлющими, ясными, согласованными и актуализированными.

3.2.1.2 Конкретные правила эксплуатации отдельного государства должны соответствовать Приложениям к Чикагской конвенции. Приложения содержат SARPS, согласованные государствами-членами. SARPS предназначены для установления минимально необходимых и желательных требований ко всем государствам-членам независимо от масштаба и сложности их деятельности в сфере гражданской авиации. Однако форма, в которой написаны Приложения, не предполагает возможности дословного переноса SARPS в правила государства. Поэтому обязанностью государств является разработка достаточно подробных правил, соответствующих их нормативно-правовой базе, в том числе в неавиационной области.

3.2.1.3 В обязанности государства также входит разработка и внедрение процесса, обеспечивающего своевременное изменение конкретных правил эксплуатации по мере необходимости с целью отражения поправок, вносимых в Приложения к Конвенции. Используемая система должна обеспечивать издание правил на соответствующем уровне в порядке, предусмотренном основным законодательством государства. Она также должна обеспечивать согласованность общего законодательства и, в частности, предусматривать аннулирование правил при их замене новыми правилами.

3.2.1.4 Собственные правила государства регулируют все соответствующие аспекты его деятельности в области гражданской авиации, включая, среди прочего, требования к выдаче или признанию силы свидетельств, квалификационных отметок, сертификатов и полномочий в зависимости от конкретного случая. В то же время государство должно помнить о своем обязательстве в соответствии со статьей 37 Конвенции (см. раздел 2.2. "Ответственность государств в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов" главы 2).

3.2.1.5 Правила государства должны составляться с использованием юридических формулировок. Кроме того, правила должны быть написаны так, чтобы они могли быть легко поняты и использованы отраслью, а также персоналом полномочного органа по выдаче свидетельств и разрешений и сертификации при выполнении своей повседневной деятельности.

3.2.2 Принятие или адаптация правил других государств или региональных организаций

3.2.2.1 Государства – члены ИКАО имеют возможность использовать конкретные правила эксплуатации, разработанные другим государством-членом или региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO). Несмотря на то что одностороннее принятие конкретных правил эксплуатации другого государства или RSOO может обеспечивать

некоторые преимущества, например упрощение обмена летными составами экипажей и воздушными судами, это следует делать только при условии обновления этих правил с учетом соответствующих SARPS ИКАО и обеспечения их согласованности с основным авиационным законодательством принимающего государства. Государство также должно учитывать различия между его условиями авиационной деятельности и соответствующими условиями государства, правила которого оно собирается принять.

3.2.2.2 Государству с ограниченными авиационными возможностями следует проявлять осторожность, с тем чтобы не возложить слишком тяжелое бремя на свою авиационную отрасль и свой технический персонал в результате принятия чрезмерно ограничительных конкретных правил эксплуатации. Предпочтительнее взять конкретные правила эксплуатации государства с аналогичными условиями (например, с тем же языком, аналогичным масштабом и уровнем сложности авиационных систем), а затем адаптировать их к местным условиям авиационной деятельности, обеспечив при этом соответствие Приложениям к Чикагской конвенции.

3.2.2.3 Государство должно постоянно обеспечивать общую согласованность действующей правовой системы, не допуская противоречий и/или несоответствий между положениями, содержащимися в различных действующих правилах.

3.2.3 Различия между национальными правилами и Стандартами, содержащимися в Приложениях

3.2.3.1 Статья 38 Конвенции определяет условия, в соответствии с которыми государство "незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом". Если такие различия приводят к внедрению в государстве более низких или более высоких стандартов по сравнению с требуемыми ИКАО, Совет ИКАО незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующими правилами и практикой этого государства.

3.2.3.2 Государствам настоятельно рекомендуется использовать электронную систему представления информации о различиях (EFOD), которая входит в состав OLF УППКБП и предназначена для представления ИКАО информации о различиях.

3.2.3.3 Существенные различия также должны публиковаться в сборнике аэронавигационной информации государства (AIP). Информация о существенных различиях представлена в *Руководстве по службам аэронавигационной информации* (Doc 8126).

3.2.3.4 Следует отметить, что в некоторых случаях направление уведомления о различиях с международными стандартами может означать, что в дальнейшем государство не может продолжать действовать как обычно. В статье 40 Конвенции указано, что если стандарты, принятые государством, содержат менее строгие требования, чем стандарты ИКАО, то воздушные суда, авиатранспортные эксплуатанты или персонал, имеющие свидетельства или сертификаты, выданные или признанные действительными указанным государством, не могут участвовать в международной аэронавигации иначе как с разрешения государства или государств, над территорией которых производит полет воздушное судно. Ответственность за получение такого разрешения лежит на физическом лице или организации гражданской авиации, чье свидетельство или сертификат были выданы или признаны действительными подобным образом, хотя государство может также запросить общее разрешение от имени держателей его свидетельств или сертификатов.

3.2.4 Регистрация и летная годность воздушных судов

3.2.4.1 Конкретные правила эксплуатации государства, касающиеся регистрации воздушных судов, 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 подробными и всеобъемлющими нормами летной годности, применимыми к данному типу воздушного судна. Чикагская конвенция 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 превышают их (статья 33).

3.2.4.2 Минимальные стандарты летной годности 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 сертификатов летной годности (выданных государством регистрации) иностранных воздушных судов, выполняющих полеты по маршрутам, заканчивающимся на их территории или проходящим над ней. Таким образом, необходимо, чтобы каждое государство разработало свои собственные всеобъемлющие конкретные эксплуатационные правила летной годности, согласующиеся с положениями Приложения 8, или приняло и внедрило соответствующие эксплуатационные правила летной годности, разработанные другим Договаривающимся государством.

3.2.4.3 При разработке национальных эксплуатационных 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 утвержденной конструкции типа в соответствии с нормами летной годности, принятыми или признанными им для данного класса воздушного судна. 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, за исключением случаев, когда заключается соглашение о передаче обязанностей в соответствии с положениями статьи 83 *bis* Чикагской конвенции.

3.2.4.4 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* функции и обязанности данных государств в отношении конкретного воздушного судна должны быть ясно распределены.

Примечание. Руководящие указания по передаче надзорных функций и обязанностей на основании соглашения в соответствии со статьей 83 bis содержатся в Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059).

3.2.5 Сертификация и надзор за деятельностью эксплуатанта

3.2.5.1 В области сертификации и надзора за деятельностью авиатранспортного эксплуатанта конкретные правила эксплуатации государства должны служить основой для нормативных требований и давать эксплуатанту возможность проявлять гибкость при разработке инструкций для персонала в отношении конкретных требований к производству полетов. Это облегчает разработку касающихся эксплуатации стандартов и методов, наиболее подходящих для конкретных обстоятельств и условий. Однако следует признать, что, хотя содержание конкретных правил эксплуатации должно быть весьма широким, включение в них всех возможных эксплуатационных требований может оказаться невозможным или нежелательным.

3.2.5.2 Конкретные правила эксплуатации 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 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 любой другой материал, который может потребовать ВГА.

3.2.6 Предоставление аэронавигационного обслуживания и аэродромов

3.2.6.1 Каждое государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет над его территорией или маневрирующее в пределах его территории, соблюдало конкретные правила эксплуатации, касающиеся производства полетов и маневрирования воздушных судов в данном государстве. Чикагская конвенция требует от государств предоставлять на их территории необходимое ANS и аэродромы в целях содействия международной воздушной навигации.

3.2.6.2 Для предоставления необходимого ANS и аэродромов от государств требуется принять и применять соответствующие стандартные системы связи, кодов, маркировки, сигналов и освещения и другие практические методы и правила эксплуатации, а также обеспечить публикацию соответствующих аэронавигационных карт.

3.2.6.3 Периодически принимаемые SARPS, относящиеся к предоставлению обслуживания для авиационной отрасли, определяются в следующих Приложениях к Чикагской конвенции:

- Приложение 2. *Правила полетов;*
- Приложение 3. *Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации;*
- Приложение 4. *Аэронавигационные карты;*
- Приложение 10. *Авиационная электросвязь;*
- Приложение 11. *Обслуживание воздушного движения;*
- Приложение 12. *Поиск и спасание;*
- Приложение 14. *Аэродромы;*
- Приложение 15. *Службы аэронавигационной информации;*
- Приложение 19. *Управление безопасностью полетов.*

3.2.7 Освобождения и исключения

3.2.7.1 Выполнение нормативных требований государства является обязательным. Однако в некоторых случаях могут возникать ситуации, когда их полное выполнение невозможно. В таких случаях государство может предоставлять освобождения или исключения. Подобные меры должны быть подкреплены надлежащими, надежными и документированными оценками рисков для безопасности полетов или авиационными исследованиями и наложением ограничений, условий или смягчающих мер в зависимости от конкретного случая.

3.2.7.2 Освобождения и исключения не должны использоваться для обхода непопулярного требования или означать, что выполнение требования является необязательным. Использование механизмов освобождения или исключения должно быть исключением, а не нормой.

3.2.7.3 Любое исключение или освобождение следует предоставлять только исходя из разумного обоснования. Поэтому предоставление исключений или освобождений, не подкрепленных оценками рисков для безопасности полетов или авиационными исследованиями, а также тщательными анализами, проведенными полномочным органом, является *неприемлемым*. Оценка рисков для безопасности полетов или авиационное исследование должны быть выполнены поставщиком обслуживания для демонстрации возможности достижения эквивалентного уровня безопасности полетов или альтернативных приемлемых средств выполнения требований. Анализ и утверждение такой оценки или исследования должны выполняться ВГА на соответствующем уровне.

3.2.7.4 Все случаи предоставления исключений и освобождений должны быть полностью задокументированы, а результаты – опубликованы в установленном порядке, например на веб-сайте ВГА, в AIP и/или в документах по обеспечению безопасности полетов (например, в руководстве по аэродрому или в руководстве эксплуатанта по производству полетов, имеющихся у регулирующего органа и поставщика обслуживания). Публикация должна включать ссылки на соответствующие ограничения, условия или смягчающие меры в зависимости от конкретного случая. Кроме того, поставщик обслуживания должен регулярно пересматривать любые исключения или освобождения с целью устранения по возможности потребности в предоставлении таких исключений или освобождений, а также проверять действительность и надежность любых применяемых смягчающих мер. Перед предоставлением исключения или освобождения регулирующий орган должен также определить, приведет ли данное исключение или освобождение к появлению различий с SARPS, и, если приведет, то он должен обеспечить уведомление государством ИКАО о таких различиях.

3.3 ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА И ФУНКЦИИ (КЭ-3)

КЭ-3. Государственная система и функции. Создание, по необходимости, соответствующих полномочных органов или ведомств, которые располагают достаточным квалифицированным персоналом и адекватными финансовыми ресурсами для управления безопасностью полетов. Государственные полномочные органы или ведомства должны иметь заявленные функции и цели в области безопасности полетов для выполнения своих обязанностей по управлению безопасностью полетов.

3.3.1 Создание государственной системы гражданской авиации

3.3.1.1 Для выполнения государством своих обязательств по Чикагской конвенции национальное законодательство должно предусматривать создание системы гражданской авиации,

обладающей соответствующей организационной структурой, финансовыми средствами и полномочиями и способной эффективно выполнять стоящие перед ней задачи. На практике необходимо, чтобы государство создало соответствующую организацию практической направленности и набрало требуемый персонал, в том числе технический и вспомогательный, для выполнения ее функций и обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов.

3.3.1.2 Поскольку авиационная деятельность, а также требования разных государств различаются, то различаются и их соответствующие системы и организации гражданской авиации, и поэтому нецелесообразно государствам-членам в качестве ориентира некую универсальную модель. Некоторые крупные государства могут считать необходимым, эффективным и полезным создание региональных отделений, а также штаб-квартиры. В таких случаях должны существовать процедуры обеспечения эффективного управления и взаимодействия с головным учреждением 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 систем гражданской авиации разных государств не должен существенно различаться и что независимо от величины ВГА необходимо всегда обеспечивать наличие надлежащей системы сдержек и противовесов.

3.3.1.3 При выборе необходимой организационной структуры для системы гражданской авиации государство должно оценить требования, изложенные в ряде Приложений к Конвенции и соответствующих инструктивных материалах, учитывая при этом масштабы и сложность авиационной деятельности государства. Государство должно обеспечить, чтобы созданная структура охватывала все соответствующие технические области в отношении функций, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов, сбором данных о безопасности полетов и расследованием авиационных происшествий и инцидентов. Эти функции должны быть четко определены и не должны дублироваться; также должны быть определены механизмы координации между участвующими полномочными органами, если это применимо.

3.3.1.4 В некоторых государствах 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 или аналогичного отдела, которая работает в тесном контакте с секцией выдачи свидетельств авиационному персоналу.

3.3.1.5 В случае если ответственность за контроль за обеспечением безопасности полетов несут несколько полномочных органов, государство должно четко определить сферу ответственности, функции и обязанности каждого полномочного органа непосредственно в отношении контроля за обеспечением безопасности полетов и механизмы координации между ними.

3.3.1.6 В государствах с относительно небольшим масштабом авиационной отрасли и относительно низким уровнем ее сложности государство может эффективно с точки зрения затрат выполнять свои функции, используя соглашения с другими государствами или с RSOO.

3.3.2 Кадровые потребности

3.3.2.1 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, условия найма персонала должны быть конкурентоспособными по сравнению с условиями, предлагаемыми

отрасль в данном государстве. В этом отношении в Приложении 19 установлена следующая Рекомендуемая практика: "Государствам следует принимать необходимые меры, например, в части вознаграждения и условий службы, для обеспечения найма и сохранения квалифицированного персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов".

3.3.2.2 Весь технический персонал государства, уполномоченный выполнять функции выдачи лицензий, сертификации, утверждения и/или контроля, в зависимости от конкретного случая, должен обладать соответствующими удостоверениями (с указанием действующего законодательства), идентифицирующими его как технических экспертов, нанятых государственными полномочными органами и имеющих право неограниченного и беспрепятственного доступа к воздушным судам, авиационным документам, аэродромам, службам ОВД и другим соответствующим средствам и службам и соответствующие полномочия на проведение инспекций в зависимости от конкретного случая и в соответствии с основным законодательством государства. Персоналу также должен быть предоставлен инструктивный материал, в котором рассматриваются вопросы этики, умения вести себя и недопущения фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей.

3.3.2.3 Необходимо, чтобы государство применяло методику для определения своей потребности в персонале, осуществляющем функции контроля за обеспечением безопасности полетов, с учетом масштаба и сложности авиационной деятельности государства. Особое внимание должно уделяться тому, чтобы определенные кадровые потребности обеспечивали полноценный охват всех технических дисциплин, требуемых для эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов в различных областях.

3.3.2.4 Расходы, связанные с набором и сохранением квалифицированного технического персонала, удовлетворяющего требованиям своей профессии, представляют собой существенное финансовое обязательство и могут потребовать пересмотра давно устоявшихся 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, надлежащие условия найма и практические нормы.

3.3.2.5 Общеизвестно, что некоторые государства (в частности, с небольшим объемом коммерческих воздушных перевозок) могут быть не в состоянии удовлетворить свои кадровые потребности из-за нехватки квалифицированного местного персонала или невозможности получения необходимых бюджетных ассигнований. В некоторых государствах, особенно в случаях, когда государство является также поставщиком обслуживания, персонал поставщика обслуживания назначается ВГА для выполнения основных инспекционных функций ВГА. Такого порядка следует *избегать*, поскольку при нем не обеспечивается независимый технический надзор и может возникнуть предполагаемый или фактический конфликт интересов. Однако при условии надлежащего контроля со стороны ВГА назначение квалифицированного персонала поставщика обслуживания для оказания помощи при выполнении некоторых функций инспектирования вполне приемлемо с точки зрения безопасности полетов и в целом экономически выгодно как государству, так и поставщику обслуживания. В таких случаях назначенный персонал поставщика обслуживания при выполнении порученных ему обязанностей должен постоянно находиться под надзором и техническим контролем ВГА.

3.3.2.6 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 компетентной и опытной группы

технических сотрудников ВГА. Для расширения состава этой группы и выполнения таким образом всех обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов ВГА следует предусмотреть возможность заключения соглашений с другими государствами или с RSOO 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.

3.3.2.7 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.

3.3.3 Передача функций и полномочий по контролю за обеспечением безопасности полетов

3.3.3.1 Государства, не обладающие достаточными ресурсами или квалифицированным персоналом, могут рассмотреть возможность передачи определенных функций и полномочий по контролю за обеспечением безопасности полетов RSOO, региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов или другому государству. Государства также могут рассмотреть передачу полномочий другим признанным организациям, например торговым ассоциациям, организациям представителей отрасли или другим органам, которые могут осуществлять сбор и анализ данных от их имени, проводить обучение персонала или выполнять надзорную и контрольную деятельность.

3.3.3.2 Хотя государство может передать определенные функции и полномочия, ему тем не менее потребуется достаточное количество персонала для взаимодействия с организацией, в отношении которой осуществлена передача, и обработки предоставленной этой организацией информации. Государствам следует также рассмотреть вопрос о создании соответствующих технических и административных процессов для обеспечения эффективного исполнения переданных функций. В отношении надзорной деятельности государство должно обеспечить сохранение своего доступа к регистрируемым надзорным данным и соответствующим документируемым результатам.

3.3.3.3 Государства должны иметь в виду, что конечная ответственность за контроль за обеспечением безопасности полетов лежит на самих государствах вне зависимости от передачи ими функций и полномочий, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов. Единственным исключением из этого правила является передача ответственности государства, являющегося государством регистрации, другому государству, являющемуся государством эксплуатанта, в соответствии с положениями статьи 83 *bis* Чикагской конвенции.

3.3.3.4 Более подробная информация о передаче функций и полномочий по контролю за обеспечением безопасности полетов приводится в части В *"Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"* Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734) и в *Руководстве по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9946).

3.3.4 Создание поставщиков обслуживания

3.3.4.1 Независимо от того, переданы ли функции предоставления ANS и/или эксплуатации аэродромов организациям, отличным от ВГА, или нет, государства должны обеспечивать эффективный и независимый контроль за обеспечением безопасности полетов со стороны ВГА как регулирующего органа. Должно быть установлено четкое разделение функций и обязанностей регулирующего полномочного органа и поставщика обслуживания, включая механизмы предотвращения предполагаемого, потенциального или фактического конфликта интересов.

3.3.4.2 Структура, сфера ответственности или функции регулирующего полномочного органа и поставщиков обслуживания не должны совпадать даже частично. В частности, для того чтобы регулирующий полномочный орган мог предпринимать эффективные и независимые действия, в том числе по обеспечению выполнения требований при необходимости, регулирующий полномочный орган и поставщик обслуживания не должны отчитываться перед одной и той же контрольной инстанцией более высокого уровня, если только государство не может продемонстрировать, что "функциональное" разделение обеспечивает надежную систему сдержек и противовесов и отсутствие возможности конфликта интересов, в том числе при принятии мер по обеспечению выполнения требований.

3.4 КВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ (КЭ-4)

КЭ-4. *Квалифицированный технический персонал.* Установление минимальных требований к квалификации технического персонала, осуществляющего функции в области безопасности полетов, и предоставление надлежащей начальной подготовки и переподготовки для поддержания и повышения его квалификации на желательном уровне. Государства должны внедрить систему учета подготовки технического персонала.

3.4.1 Требования к начальной квалификации и опыту технического персонала

3.4.1.1 Задачи и практическая работа, связанные с контролем за обеспечением безопасности полетов в авиации, включают в себя широкий диапазон проверок, инспекций, оценок, анализов и других видов вмешательства. Эффективное выполнение этих задач требует привлечения достаточно квалифицированного персонала на различных этапах данного процесса.

3.4.1.2 Руководящие указания для государств по минимальным квалификационным требованиям к инспекторам гражданской авиации представлены в *Руководстве по квалификационным требованиям к инспекторам по безопасности полетов гражданской авиации* (Doc 10070). В этом руководстве, в частности, подробно рассматриваются необходимый стартовый уровень и/или квалификационные требования для инспекторов гражданской авиации в различных областях, связанных с деятельностью по выдаче лицензий, сертификации и надзору, включая инспекторов, выполняющих задачи и функции от имени ВГА. Поэтому государствам перед наймом сотрудников необходимо убедиться в том, что они отвечают минимальным квалификационным требованиям и обладают требуемым опытом, необходимым для соответствующих должностей.

3.4.1.3 Успешное выполнение инспекторами гражданской авиации различных функций в значительной степени зависит от их квалификации, опыта, профессиональных знаний и приверженности делу. Помимо технической квалификации, имеющей решающее значение при

осуществлении сертификации, инспектирования и надзора, чрезвычайно важно, 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 гражданской авиации, чрезвычайно важно, чтобы квалификация, предшествующий опыт и личные качества каждого сотрудника, как штатного, так и работающего по контракту, который осуществляет выдачу свидетельств, сертификацию и надзор, были проверены и тщательно оценены до того, как он будет отобран.

3.4.1.4 Инспектор гражданской авиации должен быть высококвалифицированным, обладать специальными навыками регулирования и минимально необходимым уровнем технических знаний. Квалификация инспектора гражданской авиации должна по возможности совпадать с квалификацией инспектируемых лиц. К примеру, экзаменаторы, проводящие экзамены и тесты на получение свидетельств, должны иметь квалификацию и опыт, равные или превышающие квалификацию и опыт тестируемых или экзаменуемых претендентов. Однако не предполагается, что во всех случаях инспектор должен обладать таким же опытом, как и инспектируемый персонал.

3.4.1.5 Организация, ответственная за контроль за обеспечением безопасности полетов, должна быть компетентна в организационном отношении; это может требовать наличия группы инспекторов, обладающих знаниями по нескольким дисциплинам. Как группа они должны обладать такими же знаниями, квалификацией и опытом в соответствующих областях и практической деятельности, как и инспектируемая организация. Продление лицензий, а также поддержание навыков или квалификации и приемлемого уровня профессионализма и знаний в области деятельности, ограничений, оборудования, систем и полетов гражданской авиации позволит инспекторам гражданской авиации лучше оценивать знания, методы работы и общую компетенцию персонала гражданской авиации и поставщиков обслуживания.

3.4.1.6 Медицинские эксперты 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 членов врачебных комиссий должно проводиться с должным соблюдением соответствующей конфиденциальности. Во многих небольших государствах единственными квалифицированными медицинскими экспертами, весьма вероятно, являются врачи, которые уже входят в систему, подлежащую инспектированию. Соответственно, во многих случаях необходимо достигнуть соглашения, по которому медицинские эксперты могут назначаться из других государств-членов или предоставляться другими государствами-членами, возможно, на основе взаимного обмена.

Примечание. Руководящие указания по медицинским заключениям и процедурам приводятся в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой (Doc 9379).

3.4.2 Подготовка технического персонала

Примечание. Руководящие указания по подготовке инспекторов и квалификационным требованиям к ним приводятся в Руководстве по квалификационным требованиям к инспекторам по безопасности полетов гражданской авиации (Doc 10070).

3.4.2.1 Для обеспечения эффективного прохождения техническим персоналом требуемого обучения и поддержания его квалификации государственные полномочные органы должны создать и внедрить надежную систему подготовки персонала. Эта система должна быть основана на документированной политике в области подготовки, установленной и подписанной на руководящем уровне полномочных органов государства.

3.4.2.2 Политика в области подготовки должна быть направлена на предоставление всей необходимой подготовки всему техническому персоналу во всех областях, включая начальную подготовку (например, вводную и базовую подготовку), подготовку на рабочем месте (ОJT), переподготовку и специализированную подготовку или повышение квалификации. Кроме того, политика в области подготовки должна требовать создания программы подготовки для каждой технической должности и планов подготовки для каждого технического сотрудника.

3.4.2.3 Полномочные органы государства также должны предоставить необходимые финансовые ресурсы и время для прохождения техническим персоналом требуемой подготовки.

3.4.2.4 Программа подготовки должна быть разработана для каждой технической должности. Программа подготовки должна включать всю подготовку, необходимую для приобретения и поддержания лицом, занимающим должность, необходимой квалификации для этой должности, а также эффективного выполнения соответствующих функций и обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов. Требуемая подготовка включает начальную подготовку, ОJT, переподготовку и всю необходимую специализированную подготовку для соответствующей технической должности с минимальным содержанием для каждого вида подготовки с учетом конкретных обстоятельств.

3.4.2.5 Для каждого технического сотрудника должен быть разработан план периодической подготовки на основе программы подготовки, составленной для соответствующей должности. В плане подготовки должен быть подробно описан вид подготовки, которая должна быть проведена в течение указанного срока, а также приоритетные задачи подготовки. В принципе сотрудник может быть уполномочен на выполнение обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов только в той области или в рамках той темы, по которым сотрудник удовлетворительно прошел требуемую подготовку и поддерживает требуемую квалификацию.

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

3.4.2.7 Технический персонал должен удовлетворительно пройти ОJT перед возложением на него задач и обязанностей, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов. ОJT должна проводиться опытным старшим техническим сотрудником в рамках определенной предметной области или задачи в соответствии со структурированным процессом, таким как, например, наблюдение, работа под надзором, оценка и утверждение квалификации и т. д. Важно обеспечить, чтобы сотрудники получали полномочия на выполнение задач только после того, как они будут признаны квалифицированными. Прохождение ОJT, включая оценку квалификации, должно быть надлежащим образом задокументировано.

3.4.2.8 Технический персонал государства представляет полномочный орган и в таком качестве должен постоянно совершенствовать свои знания и навыки, связанные с соответствующими

возложенными на него обязанностями. Осуществляется это путем прохождения периодической подготовки и курсов переподготовки по всем областям специализации, за которые отвечает технический персонал. Участие в семинарах и практикумах, проводимых ИКАО и международными и региональными авиационными организациями, также может позволить техническому персоналу государства расширить свой кругозор и обменяться опытом со специалистами из других государств-членов. Дополнительные занятия, такие как курсы обучения написанию технических отчетов и курсы обучения осуществлению надзора, также помогают техническому персоналу повысить эффективность и действенность своей работы.

3.4.2.9 Периодическая практическая и теоретическая специализированная (техническая) подготовка позволяют техническому персоналу государства получить и поддерживать на высоком уровне знания и профессиональные навыки и выполнять, таким образом, свои обязанности и функции наиболее эффективным и действенным образом.

3.4.2.10 Полномочные органы государства должны разработать и внедрить систему учета данных о подготовке их технического персонала. Эти данные должны включать информацию о пройденной ОJT, отражающую различные этапы прохождения ОJT (т. е. наблюдение, выполнение задач под надзором и окончательные оценки), а также оценку квалификации персонала.

3.5 ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, СРЕДСТВА И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ВАЖНОЙ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ИНФОРМАЦИИ (КЭ-5)

КЭ-5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной для безопасности полетов информации. Предоставление техническому персоналу надлежащих средств, всеобъемлющих и обновленных технических и инструктивных материалов и процедур, важной для безопасности полетов информации, инструментов и оборудования, а также, в соответствующих случаях, транспортных средств для эффективного и упорядоченного выполнения своих функций по контролю за обеспечением безопасности полетов в соответствии с установленными процедурами. Государства предоставляют авиационной отрасли технический инструктивный материал по выполнению соответствующих правил.

3.5.1 Предоставление надлежащих инструктивных материалов служит двум целям. Первая из них заключается в обеспечении технического персонала руководящими указаниями о том, как ему выполнять его конкретные функции и обязанности. Вторая цель состоит в предоставлении руководства для обеспечения эффективного и упорядоченного выполнения функций и обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов.

3.5.2 Государствам необходимо разработать и опубликовать собственный технический инструктивный материал. В качестве основы для подготовки инструктивного материала государства может использоваться технический инструктивный материал ИКАО, другого государства или RSOO, который следует соответствующим образом изменить, в частности, с целью отражения национального законодательства, организации и практики. Такой инструктивный материал должен охватывать все виды деятельности авиационного полномочного органа государства и все задачи, выполняемые его персоналом.

3.5.3 В общем, инструкции, связанные с конкретной задачей или видом деятельности, должны отвечать на следующий вопрос: *Кто делает что, как, когда и в координации с кем?*

Примечание. Данный перечень является примерным и неисчерпывающим.

КТО:

- a) Определите как можно более четко подразделения (например, отдел ВГА или должность), ответственные за каждую задачу.
- b) Определите, кто наделен полномочиями принимать решения, в частности, в отношении вопросов обеспечения соблюдения требований.
- c) Определите, кто наделен полномочиями утверждать результаты, отчеты и т. д. или подписывать письма, доклады, свидетельства, сертификаты и т. д.

ЧТО:

- a) Определите каждый этап процесса и каждую подлежащую выполнению задачу.
- b) Укажите ожидаемый результат (доклад, свидетельство, сертификат и т. д.).
- c) Если требуется, укажите (и приложите к инструкциям) используемый шаблон или формат представления результата.
- d) При необходимости установите связь с другими инструкциями.

КАК:

- a) Представьте необходимые практические сведения и методику для каждой задачи.
- b) Укажите последовательность действий.
- c) Укажите тип документов и порядок их рассмотрения.
- d) Опишите способы и средства обеспечения отслеживаемости деятельности (включая документы или их копии, подлежащие сохранению).
- e) Представьте ссылки на применимые контрольные списки или формы, используемые для выполнения деятельности, в пунктах инструкции, где они должны использоваться.

КОГДА:

- a) Если процедура является частью процесса – этап процесса, на котором выполняется указанная процедура.
- b) Для повторяющихся действий (например, постоянного надзора) – периодичность и максимальный интервал между двумя действиями.
- c) Максимальный период времени на выполнение каждой задачи или срок выполнения каждого этапа.

В КООРДИНАЦИИ С КЕМ: Если в деятельности принимают участие внешние субъекты, они должны быть определены как можно более четко.

3.5.4 Инструкции могут быть дополнены при необходимости контрольными списками и/или методами проверки. Контрольные списки должны быть посвящены конкретным аспектам, связанным с подтверждением каждого получаемого результата или документа.

3.5.5 Может быть полезно разработать инструктивные указания по некоторым пунктам контрольных списков, описывающие:

- a) что должно быть подтверждено;
- b) с помощью какого метода (например, требует ли данный пункт изучения документов или физической проверки);
- c) тип получаемых результатов (например, физическое измерение, регистрируемые результаты проверок, копия документа поставщика обслуживания, оценка собеседования);
- d) как следует хранить заполненные контрольные списки и сопутствующие документы.

3.5.6 Обычно инструкции представляются в форме справочника инспектора, который должен быть логичным и удобным для пользователя и включать ссылки на соответствующие контрольные списки и шаблоны.

3.5.7 Инспекторам и сотрудникам должны быть предоставлены необходимые средства, в частности соответствующие транспортные средства, кабинеты, телефоны и другие средства связи, позволяющие им эффективно выполнять свои задачи. В современном мире информационно-коммуникационных технологий стал необходимостью доступ к Интернету в дополнение к технической или электронной библиотеке.

3.5.8 Государства также должны разработать инструктивный материал для отрасли, объясняющий порядок реализации нормативных положений на территории государства. Он также может включать шаблоны и стандартный формат документов, которые должны быть внедрены каждым вовлеченным поставщиком обслуживания.

3.5.9 Предоставление и быстрое распространение такой важной для безопасности полетов информации, как извещения для пилотов (NOTAM) и директивы по летной годности, абсолютно необходимы для обеспечения безопасности полетов в оперативной авиационной обстановке. Регулярное изменение и обновление публикаций, в частности аэронавигационных карт и прочих авиационных изданий, также являются важными мерами обеспечения безопасной рабочей среды.

3.5.10 В отношении расследования авиационных происшествий и инцидентов КЭ-5 используется для рассмотрения не только вопросов разработки государством инструктивных материалов, но и эффективного соблюдения таких инструктивных материалов в ходе мероприятий, связанных с расследованиями.

3.6 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, СЕРТИФИКАЦИИ, ВЫДАЧЕ РАЗРЕШЕНИЙ И/ИЛИ УТВЕРЖДЕНИЮ (КЭ-6)

КЭ-6. Обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и/или утверждению. Введение документально оформленных процессов и процедур для обеспечения того, чтобы лица и организации, осуществляющие какую-либо деятельность в авиации, отвечали установленным требованиям, прежде чем им будет разрешено пользоваться правами, предусмотренными свидетельством, сертификатом, разрешением или утверждением на осуществление соответствующей авиационной деятельности.

3.6.1 Общие положения

3.6.1.1 Чикагская конвенция требует от Договаривающихся государств выдачи в установленном порядке свидетельств и сертификатов 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".

3.6.1.2 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".

3.6.1.3 Конвенция предусматривает также признание другими Договаривающимися государствами свидетельств и сертификатов, выданных каким-либо Договаривающимся государством (статья 33). 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".

3.6.1.4 Сертификация и выдача свидетельств являются функциями государства, позволяющими ему выполнять положения Конвенции и ее соответствующих Приложений. Эти функции охватывают ряд дисциплин и областей деятельности. Деятельность, связанная с сертификацией и выдачей свидетельств, обычно предполагает создание надежной организации со специальными секциями (службами) и эффективной координацией. Такая организация будет варьироваться от государства к государству в зависимости, в частности, от масштабов и сложности гражданских воздушных перевозок. Также вполне возможно, в зависимости от числа выдаваемых свидетельств, квалификационных отметок, сертификатов и утверждений, объединение нескольких видов деятельности в рамках одной секции ВГА.

3.6.1.5 В рамках эффективной системы выдачи свидетельств/сертификации/утверждения все необходимые оценки оперативно выполняются квалифицированным персоналом на основе национальных требований и в соответствии с официальной и комплексной процедурой. Этот персонал может входить в штат ВГА или, в случае если в ВГА имеются не все требуемые специальности и квалификации (что является частой ситуацией в сфере аэродромов), оценки могут также выполняться внешними специалистами при передаче им соответствующих функций. В таких случаях ВГА должно официально назначить специалистов после подтверждения их компетенции и при условии отсутствия возможных конфликтов интересов. ВГА также должно утвердить рабочие методики специалистов, определить ожидаемые результаты их работы и подтвердить результаты оценок. Результаты оценок должны быть надлежащим образом задокументированы и зарегистрированы, и ВГА должно хранить всю имеющую отношение к делу документацию и фактические данные.

3.6.1.6 Контрольные списки, используемые в процессе оценки, должны быть надлежащим образом заполнены и зарегистрированы. Заполненные контрольные списки вместе с сопутствующей документацией должны фиксировать результаты всех выполненных проверок. По каждому пункту контрольного списка инспекторы должны документально подтвердить соответствующие подробные ссылки (например, ссылки на определенные разделы руководства) и средства/оборудование/другие аспекты, изученные на месте. При необходимости должны быть сохранены копии изученных документов (например, руководства с примечаниями), а также протоколы или отчеты о проведенных на месте проверках/инспекциях или выполненных тестах. Такая документация необходима для доказательства эффективности и обеспечения отслеживаемости выполненной деятельности по сертификации/выдаче лицензий/утверждению. Она также требуется для выполнения соответствующих последующих действий при необходимости. Вся документация должна быть надлежащим образом помещена на хранение ВГА.

3.6.1.7 Комплект документов по сертификации должен включать следующие документы, не ограничиваясь только ими:

- a) заявка на сертификацию и сопутствующие документы;
- b) руководство поставщика обслуживания;
- c) документация проверок/инспекций;
- d) планы корректирующих действий и подтверждение выполнения;
- e) если применимо – документация об исключениях или освобождениях (включая исследования состояния безопасности полетов и их оценку полномочным органом);
- f) копия сертификата (и сопутствующие спецификации, если это применимо), свидетельства, разрешения или утверждения.

3.6.2 Выдача свидетельств авиационному персоналу

3.6.2.1 Независимо от того, выполняются ли функции выдачи свидетельств специальной службой выдачи свидетельств авиационному персоналу или сторонней организацией, конечная ответственность лежит на ВГА. В зависимости от конкретных обстоятельств и в соответствии с национальным законодательством и процедурами деятельность по выдаче свидетельств должна включать, в частности, следующие функции:

- a) утверждение курсов подготовки;
- b) утверждение использования тренажерных обучающих устройств и выдачу разрешений на их использование в целях получения опыта или демонстрации навыков, требуемых для выдачи свидетельства или квалификационной отметки;
- c) утверждение, назначение и надзор за деятельностью отдельных лиц или организаций (включая членов врачебных комиссий), делегированных для выполнения конкретных задач от имени службы выдачи свидетельств авиационному персоналу, если это применимо;
- d) оценку и утверждение заявок на получение свидетельств и квалификационных отметок;
- e) оценку годности по состоянию здоровья в соответствии с требованиями к выдаче свидетельств;
- f) выдачу свидетельств и квалификационных отметок;
- g) признание силы и конвертирование свидетельств и квалификационных отметок, выданных другими государствами.

3.6.2.2 Весь комплект документов по выдаче или продлению срока действия каждого свидетельства должен носить конфиденциальный характер и включать всю корреспонденцию, заявки, оценки, экзаменационные результаты, медицинские заключения и другую документацию, относящуюся к выдаче свидетельств. Документы должны регистрироваться и храниться в соответствии с политикой государства по хранению документов.

3.6.3 Сертификаты и утверждение

3.6.3.1 Приложения 1, 6, 8 и 14 требуют сертификации или утверждения, в зависимости от конкретного случая, утвержденных учебных организаций, авиатранспортных эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию воздушных судов и международных аэродромов. Кроме того, конкретные аспекты (производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, эксплуатационные минимумы, учебные программы и т. д.) должны быть официально утверждены ВГА.

Примечание. Инструктивный материал по сертификации и утверждению перечислен в добавлении к настоящему руководству.

3.6.3.2 Ответственность за выдачу сертификатов и утверждение сохраняется за государством, даже если оно передает выполнение некоторых задач сторонним организациям.

3.6.3.3 В зависимости от конкретных обстоятельств и в соответствии с национальным законодательством и процедурами деятельность по сертификации и утверждению должна осуществляться в соответствии с комплексным, официальным и документально оформленным процессом, включающим следующие элементы, но не ограничиваясь ими:

- a) рассмотрение предварительной заявки, включая координацию с другими заинтересованными полномочными органами;
- b) первоначальное изучение документации, представленной поставщиком обслуживания, включая основные обязанности персонала и рабочие процедуры;
- c) проверки и/или инспекции на месте в целях верификации технических аспектов и оценки организации и компетенции поставщика обслуживания и внедрения его рабочих процедур;
- d) при необходимости – оценка просьбы об освобождении и вспомогательной документации (например, авиационных исследований) в сочетании с требуемыми инспекциями на месте, в результате чего предоставляются (или не предоставляются) освобождения с соответствующими мерами по снижению риска (последующие действия охватываются КЭ-7);
- e) оценка представленных поставщиком обслуживания планов корректирующих действий с целью решения выявленных проблем и устранения несоответствий и принятие (или отклонение) корректирующих действий, мер по снижению риска и соответствующих сроков;
- f) выдача сертификата или утверждение с указанием эксплуатационных условий (и ограничений, если это применимо);
- g) возобновление или продление действительности сертификатов после надлежащего контроля;
- h) передача или возврат сертификатов.

3.6.3.4 Неудовлетворительные условия, выявленные техническими экспертами ВГА в процессе сертификации или утверждения, должны быть немедленно доведены до сведения заявителя с целью принятия корректирующих мер. Перед выдачей сертификата или утверждением все несоответствия должны быть установлены и надлежащим образом задокументированы ВГА и устранены к

удовлетворению ВГА или включены в планы корректирующих действий (вместе с соответствующими мерами по снижению риска), принятыми полномочным органом.

3.6.3.5 Хотя некоторые государства требуют сертификации поставщиков ОВД и других поставщиков ANS, такая сертификация не является обязательной согласно положениям ИКАО. В данной связи в области ANS КЭ-6 касается того, каким образом государство обеспечивает эффективное выполнение поставщиками обслуживания национального законодательства, связанного с безопасностью полетов. Это относится, например, к требованиям, связанным с минимумами радиолокационного эшелонирования, или требованиям, связанным с подготовкой и квалификацией персонала поставщиков ANS.

3.7 ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО НАДЗОРУ (КЭ-7)

КЭ-7. Обязательства по надзору. Внедрение документально оформленных процессов надзора, предусматривающих подготовку и планирование инспекций, проверки и меры непрерывного мониторинга, для того чтобы обеспечить постоянное соответствие установленным требованиям обладателей авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений и подтверждений. Сюда входит надзор за назначенным полномочным органом персоналом, осуществляющим от его имени функции контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.7.1 Постоянное обеспечение безопасности полетов требует от государства создания и внедрения эффективной и устойчивой системы контроля и надзора для обеспечения постоянного соответствия владельцев свидетельств, сертификатов, утверждений и разрешений установленным требованиям.

3.7.2 Надзорная деятельность осуществляется государством в целях упреждающего контроля того, что обладатели авиационных свидетельств, сертификатов, разрешений и утверждений продолжают отвечать установленным требованиям и выполняют свои функции на таком уровне квалификации и безопасности, который требует государство. Эта деятельность включает проведение инспекций на месте (объявленных и необъявленных), изучение документов, представленных поставщиками обслуживания, встречи с заинтересованными сторонами и анализ имеющейся информации о безопасности полетов.

3.7.3 Государства должны разработать и внедрить в каждой области программу надзора, включающую по крайней мере представленные ниже элементы, которые могут быть изменены в случае использования государством методик на основе оценки риска:

- a) виды надзорной деятельности (например, проверки, инспекции, тестирования, анализы событий в области безопасности полетов);
- b) сроки или частота проведения мероприятий;
- c) охватываемые вопросы или диапазон деятельности;
- d) соответствующие методика/процедуры, вспомогательные средства и инструкции о порядке выполнения деятельности, начиная с уведомления поставщика обслуживания, если это применимо, и заканчивая устранением недостатков, выявленных в ходе выполнения деятельности.

Примечание. Инспекции включают плановые, внеплановые и необъявленные инспекции.

3.7.4 Для каждого лица или организации, уполномоченных на осуществление авиационной деятельности, должен быть разработан план периодической надзорной деятельности, основанный на применимой программе надзора. В плане надзорной деятельности должны подробно описываться вид и временные рамки осуществляемой деятельности, а также сфера охвата каждого проводимого мероприятия. В случае сертифицированного эксплуатанта должно быть обеспечено изучение всех областей, охватываемых сертификатом, в течение установленного периода времени. Сроки и частота проведения надзорных мероприятий могут быть скорректированы для каждого эксплуатанта на основе располагаемой информации.

3.7.5 В ряде документов ИКАО публикует рекомендации в отношении периодичности проведения инспекций. В случае если это касается деятельности авиатранспортного эксплуатанта, утвержденной организации по техническому обслуживанию, утвержденной учебной организации, эксплуатанта аэродрома или поставщика ANS, то независимо от используемых для осуществления надзора методов все существенные аспекты рабочих процедур, мер обеспечения безопасности полетов, средств и оборудования должны быть изучены в установленные государством сроки. Помимо плановых инспекций при необходимости должны проводиться выборочные или необъявленные инспекции, например с целью подтверждения устранения выявленных недостатков или реагирования на сообщения о событиях в области безопасности полетов, сообщения о нарушениях и существенные изменения.

3.7.6 Методики для различных видов надзорной деятельности должны охватывать этапы, связанные с подготовкой, проведением, представлением отчетов и последующими действиями. Для каждого этапа при необходимости должны быть разработаны соответствующие процедуры, шаблоны и вспомогательные средства. Методики должны включать положения о классификации выводов, сделанных в процессе надзорной деятельности, в зависимости от их серьезности, поскольку такая классификация позволит определить характер последующих действий и принудительных мер со стороны ВГА и соответствующие временные рамки.

3.7.7 На всех этапах осуществления программы надзора должны демонстрироваться стандарты функциональной способности и готовности организации на уровне, равном или превышающим тот, который требовался во время первоначальной сертификации, выдачи свидетельства, утверждения или разрешения. Поэтому технический персонал ВГА должен осуществлять надзорную деятельность тщательно и требовать от организации убедительной демонстрации того, что:

- a) ее функции и задачи выполняются в соответствии с применимыми требованиями;
- b) и поэтому права, предоставленные при первоначальной выдаче свидетельства/сертификата/утверждения/разрешения, должны быть сохранены.

3.7.8 ВГА должно создать и внедрить систему учета и хранения документов для каждой области. Документы должны включать, в частности:

- a) заполненные контрольные списки, отчеты о результатах оценки и сопутствующую документацию, в том числе, в соответствующих случаях, оценки состояния безопасности полетов;
- b) протоколы совещаний, проводимых в рамках надзорной деятельности;
- c) отчеты о выполнении планов корректирующих действий.

3.7.9 Эффективное и своевременное выполнение программы надзора в значительной степени зависит от наличия достаточного количества квалифицированного персонала, охватывающего все требуемые области специализации, и полномочий, которыми наделены ВГА и его инспекторы.

3.8 РАЗРЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (КЭ-8)

КЭ-8. Разрешение проблем в сфере безопасности полетов. Использование документально оформленного процесса для принятия соответствующих действий, включая правоприменительные меры, в целях разрешения выявленных проблем в сфере безопасности полетов. Государства обеспечивают своевременное разрешение выявленных проблем в сфере безопасности полетов посредством системы, в рамках которой контролируется и регистрируется достигнутый прогресс, включая действия, предпринятые лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, по разрешению этих проблем.

3.8.1 Выявление проблем в сфере безопасности полетов

3.8.1.1 Эффективная и устойчивая система контроля за обеспечением безопасности полетов должна обеспечивать возможность выявления несоответствий и других проблем в сфере безопасности полетов и их эффективного и своевременного устранения.

3.8.1.2 Выявляемые государством проблемы в сфере безопасности полетов включают следующие, но не ограничиваются ими:

- a) несоответствия и другие недостатки, выявленные ВГА;
- b) анализы зарегистрированных событий в области безопасности полетов;
- c) негативные тенденции в области обеспечения безопасности полетов;
- d) результаты (включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов) расследований авиационных происшествий и инцидентов.

3.8.1.3 Государство должно обеспечивать, чтобы все заинтересованные стороны авиационного сообщества сообщали обо всех известных им событиях в области безопасности полетов посредством государственной системы обязательного представления данных, созданной в соответствии с законодательством.

3.8.1.4 Данные, полученные от различных заинтересованных сторон, должны заноситься в объединенную базу данных с использованием стандартного формата и общей классификации (по возможности совместимыми с форматом Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах и происшествиях (ECCAIRS)) для облегчения тщательного анализа собранных данных и событий.

Примечание. Подробная информация о создании и функционировании систем обязательного и добровольного представления данных о безопасности полетов, проведении анализа в области безопасности полетов и защите данных и информации о безопасности

полетов и соответствующих источников содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

3.8.2 Действия по разрешению проблем в сфере безопасности полетов

3.8.2.1 Если в ходе надзорной деятельности будет установлено, что обладатель свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/утверждения не в состоянии соблюдать или поддерживать требуемые стандарты, ВГА должно:

- 1) незамедлительно проинформировать обладателя свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/утверждения о выявленном недостатке;
- 2) установить сроки для представления поставщиком обслуживания плана корректирующих действий;
- 3) подтвердить целесообразность корректирующих действий и соответствующих сроков перед официальным принятием плана корректирующих действий;
- 4) осуществить соответствующие контрольные мероприятия для подтверждения эффективности выполненных корректирующих действий.

3.8.2.2 При повторном возникновении проблем в конкретной области могут также проводиться дополнительные инспекции.

3.8.3 Обеспечение соблюдения требований

3.8.3.1 Эффективные и своевременные действия, предпринимаемые отраслью, должны приводить к эффективному разрешению проблем в сфере безопасности полетов. Однако если проблемы не решаются, ВГА должно принять соответствующие принудительные меры, такие как наложение ограничений, приостановление действия или аннулирование сертификатов/свидетельств/утверждений или наложение финансовых санкций. ВГА должно быть уполномочено основным законодательством государства на принятие таких принудительных мер, которые должны быть соразмерны рискам безопасности полетов, вызываемых несоответствиями или нарушениями. Если после тщательного изучения всех сопутствующих обстоятельств и координации с ВГА возникает необходимость в приостановлении действия или аннулировании прав обладателей свидетельств/квалификационных отметок/сертификатов/утверждений, ВГА должно официально в письменном виде уведомить об этом обладателя свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/утверждения, представив краткое описание предполагаемого действия и его причин.

3.8.3.2 На основе законодательства и процедур государства ВГА должно разработать и внедрить четкие, всеобъемлющие и подробные правоприменительные политику и процедуры, которые будут использоваться его персоналом. Такие политика и процедуры должны обеспечить эффективный, пропорциональный, поэтапный и согласованный подход к обеспечению соблюдения требований в рамках ВГА.

3.8.3.3 Если обладатель свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/утверждения не устранил недостаток в течение установленных сроков, ВГА должно принять соответствующие и последовательные правоприменительные меры для обеспечения незамедлительного устранения недостатков.

3.8.4 Последующие действия по выполнению рекомендаций по безопасности полетов

3.8.4.1 Расследования авиационных происшествий и инцидентов также играют очень важную роль в выявлении недостатков и проблем безопасности полетов. Рекомендации по обеспечению безопасности полетов могут предлагаться в ходе или по окончании расследования.

3.8.4.2 Для обеспечения надлежащего учета рекомендаций по обеспечению безопасности полетов государство должно создать и внедрить структурированный процесс для последующих действий по выполнению рекомендаций. Этот процесс, среди прочего, должен включать:

- a) координацию между участвующими полномочными органами, в частности между ВГА и органом по расследованию;
- b) процесс обмена информацией с организацией или организациями, к которым относится рекомендация;
- c) указание сроков;
- d) процедуры контроля за ходом выполнения действий, предпринятых в ответ на рекомендацию по безопасности полетов, до полного их завершения, обеспечивающие отслеживаемость на основе документации.

Добавление

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Перечисленные ниже издания ИКАО, которые упоминаются в настоящем руководстве, и другие справочные публикации ИКАО содержат дополнительные инструктивные указания в отношении надзора за лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность.

Конвенции и относящиеся к ним акты

Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300)

Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (статья 83 bis) (Doc 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*

Приложение 19. *Управление безопасностью полетов*

Резолюции Ассамблеи

Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года) (Doc 10075)

Правила аэронавигационного обслуживания

ATM – Организация воздушного движения (Дос 4444)
OPS – Производство полетов воздушных судов (Дос 8168)
TRG – Подготовка персонала (Дос 9868)
AGA – Аэродромы (Дос 9981)

Руководства и циркуляры

Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Дос 8335)
Руководство по созданию государственной системой выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой (Дос 9379)
Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета (Дос 9625)
Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9734)
Часть В. Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией
Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Дос 9735)
Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9756)
Руководство по летной годности (Дос 9760)
Руководство по сертификации аэродромов (Дос 9774)
Руководство по утверждению учебных организаций (Дос 9841)
Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Дос 9859)
Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Дос 9946)
Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры (Дос 9962)
Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления (Дос 9966)
Руководство по эксплуатационному утверждению навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Дос 9997)
Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности (Дос 10002)
Руководство по уведомлению о различиях и их публикации (Дос 10055) (Предварительная интернет-версия)
Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Дос 10059)
Руководство по учету аспектов безопасности в кабине при расследовании авиационных происшествий и инцидентов (Дос 10062)
Руководство по квалификационным требованиям к инспекторам по безопасности полетов гражданской авиации (Дос 10070)
Руководство по установлению требований к минимальному составу кабинного экипажа (Дос 10072)
Руководство по информации и инструкциям относительно безопасности пассажиров (Дос 10086)