

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров



Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора

**Агентство Гражданской Авиации
Республики Узбекистан**

Код документа:

Редакция / Ревизия:

Дата вступления в силу:

ГЛОССАРИЙ

Примечание. Большинство приводимых ниже терминов представляют собой определения или описания, содержащиеся в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации, руководствах ИКАО или других инструктивных материалах.

Аренда. Под арендой понимается договорная сделка, на основе которой должным образом лицензированный авиаперевозчик получает полный коммерческий контроль над воздушным судном без передачи права владения.

Аренда без экипажа ("сухая" аренда). Договоренность, согласно которой воздушное судно сдается в аренду без экипажа.

Аренда с частью экипажа ("сырая" аренда). Договоренность, согласно которой воздушное судно сдается в аренду с частью экипажа.

Аренда с экипажем ("мокрая" аренда). Договоренность, согласно которой воздушное судно сдается в аренду с экипажем.

Арендатор. Термин "арендатор" означает сторону, которой сдано в аренду воздушное судно.

Арендодатель. Термин "арендодатель" означает сторону, у которой арендовано воздушное судно.

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.

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 и эффективность авиационной деятельности

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

Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства – не на основе национальной принадлежности – государства, входящие в это агентство, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о национальной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая приводится в документе "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта" (Doc 9587).

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

Примечание. Обязанности государства эксплуатанта в сводном виде изложены в главе 2 части I.

Иностранный эксплуатант. Любой эксплуатант, имеющий СЭ, выданный одним государством, которое выполняет полеты или планирует выполнять полеты в воздушном пространстве над территорией другого государства.

Инспектор по безопасности полетов гражданской авиации (ИБПГА). Квалифицированный специалист, уполномоченный государством осуществлять надзор за деятельностью по обеспечению безопасности полетов в гражданской авиации.

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

Конструкция типа. Набор данных и информации, необходимый для определения типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта в целях установления летной годности.

Минимальный перечень оборудования (MEL). Перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями.

Модификация. Изменение конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Примечание. Модификация может также включать выполнение модификации, которая предсталяет собой задачу технического обслуживания, обусловленную свидетельством о техническом обслуживании. Дополнительный инструктивный материал по техническому обслуживанию – модификации и ремонту воздушных судов – содержится в Руководстве по летной годности (Doc 9760)

Надзор. Деятельность государства, в рамках которой государство путем проведения инспекций и проверок 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.

Обмен (взаимообмен). Взаимообменом воздушными судами или взаимообменным рейсом является регулярно планируемое, осуществляющееся одним самолетом сквозное обслуживание, связывающее маршрут одного авиаперевозчика в пункте взаимообмена с маршрутом второго авиаперевозчика, когда одно и то же воздушное судно эксплуатируется и находится под оперативным контролем соответствующего уполномоченного перевозчика на каждом маршруте. Взаимообмен дает пассажирам преимущество обслуживания одним самолетом, которое по сути является совместной перевозкой, и предоставляет участвующим перевозчикам дополнительное преимущество в части более эффективного использования воздушных судов.

Операционный лизинг. Операционный лизинг призван обеспечить сиюминутные потребности авиаперевозчика в дополнительных воздушных судах, зачастую на сезонной или краткосрочной основе.

Организация, ответственная за конструкцию типа. Организация, которая владеет сертификатом типа или равноценным документом в отношении типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта, выданным Договаривающимся государством.

Основное место деятельности. Понятие основного места деятельности перевозчика пока не определено в документах ИКАО, хотя оно упоминается в статье 83 bis, а также в определении "государства эксплуатанта" (см. выше). Оно должно определяться с учетом конкретных фактов с учетом сравнительной важности различных мест деятельности эксплуатанта. Национальное законодательство или прецедентное право также могут содержать определения и критерии, которые помогут при определении основного места деятельности эксплуатанта.

Перечень отклонений от конфигурации (CDL). Перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового воздушного судна, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий, при необходимости, любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик.

Поддержание летной годности. Комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части действующим требованиям к летной годности и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении эксплуатационного срока службы.

Право на перевозку. Правом на перевозку является право доступа к рынку, которое выражается в виде согласованного технического или географического описания или объединения этих описаний, касающихся того, кто или что может перевозиться на разрешенном воздушном судне (или заменяющем транспортном средстве) на установленном маршруте или его части.

Примечание. Термин "права на перевозки" в широком смысле при едином применении имеет то же самое значение, что и права на доступ к рынку.

Пригодный для выполнения полетов. Состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию.

Придание силы свидетельству. Действие, в результате которого Договаривающееся государство вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим Договаривающимся государством, в качестве равноценного его собственному свидетельству.

Программа технического обслуживания. Документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается.

Пульные соглашения. Пульные соглашения представляют собой коммерческие договоренности между сторонами о согласовании провозной емкости, условий перевозок и раздела в отношении одного или нескольких элементов перевозок, частоты, парка, поступлений и расходов.

Рабочий план полета. План, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик самолета, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах.

Регистрируемые данные о поддержании летной годности. Регистрируемые данные, касающиеся состояния работ по поддержанию летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части.

Регистрируемые данные о техническом обслуживании. Регистрируемые данные, которые содержат подробную информацию о выполненном техническом обслуживании воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части.

Ремонт. Восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

Руководство полетами. Осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета.

Руководство по летной эксплуатации воздушного судна. Руководство, приемлемое для государства эксплуатанта и включающее порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о летно-технических характеристиках и сведения о системах воздушного судна, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией воздушного судна.

Примечание. Руководство по летной эксплуатации воздушного судна является частью руководства по производству полетов.

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

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Свидетельство о техническом обслуживании. Документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию согласно соответствующим нормам летной годности.

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

Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

Совместно выполняемый рейс. Совместно выполняемый рейс – это рейс, идентифицируемый кодовыми обозначениями двух авиакомпаний, которые обычно договариваются о разделе поступлений и/или расходов с согласия соответствующих государств.

Примечание. В некоторых государствах совместно выполняемые рейсы классифицируют как практику совместного использования кодов, тогда как в других государствах существуют иные подходы.

Совместное использование кодов. Использование кодового обозначения одного эксплуатанта в отношении рейса, выполняемого вторым эксплуатантом, который обычно также указывают (и может требоваться указывать) в качестве рейса, выполняемого вторым эксплуатантом.

Примечание. Практика совместного использования кодов, в соответствии с которой один авиаперевозчик разрешает другому авиаперевозчику использовать кодовое обозначение своей авиакомпании в отношении одного рейса или в соответствии с которой два авиаперевозчика совместно используют один и тот же код авиакомпании в отношении одного рейса, может принимать различные формы.

Техническое обслуживание. Проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

Типовой минимальный перечень оборудования (MMEL). Перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила.

Тренажерное устройство имитации полета. Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

Тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна или точное воспроизведение дистанционно пилотируемой авиационной системы (ДПАС), позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, обычную для членов летного экипажа обстановку и летно-технические характеристики данного типа воздушного судна.

Тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа или реальное воспроизведение условий использования ДПАС и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса.

Тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине летного экипажа воздушного судна, находящегося в полете, или условия использования ДПАС, аналогичные условиям полета воздушного судна по приборам.

Утвержденная организация по техническому обслуживанию. Организация, утвержденная Договаривающимся государством в соответствии с требованиями главы 6 "Утверждение организации по техническому обслуживанию" части II Приложения 8 в целях проведения работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части и осуществляющая свою деятельность под надзором организации, утвержденной этим государством.

Примечание. Ничто в данном определении не препятствует утверждению этой организации и организации, осуществляющей надзор за ее деятельностью, более чем одним государством.

Финансовый или капитальный лизинг. Лизинг, используемый авиаперевозчиками для избежания капитальных затрат, задолженностей, которые иначе были бы существенными при покупке воздушных судов непосредственно у изготовителя, или для снижения налоговых и прочих издержек.

Примечание. Например, авиаперевозчик может продать весь или часть своего парка банку или другому финансовому учреждению, а затем арендовать эти воздушные суда. Финансовый лизинг представляет собой долгосрочную сделку, имеющую внешние признаки владения, например воздушное судно носит название/логотип авиаперевозчика и обычно зарегистрировано в государстве авиаперевозчика.

Франчайзинг. При франчайзинге один авиаперевозчик предоставляет **франшизу** или право использовать различные элементы своей корпоративной тождественности (например, код авиакомпании, цветовая и коммерческая символика) **франлизополучателю**, т. е. стороне, получающей право продвижения на рынок или поставки авиатранспортной продукции, как правило, в соответствии со стандартами и под контролем, целью которых является обеспечение уровня качества, требуемого **франшизодателем**, т. е. стороной, предоставившей франшизу.

Фрахтование. Контрактное соглашение между авиаперевозчиком и организацией, сдающей в наем или лизинг свои воздушные суда.

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.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

Эксплуатационные спецификации. Разрешения, включая конкретные утверждения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в руководстве по производству полетов.

NOTAM. Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введение в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

СОКРАЩЕНИЯ

(Используемые в настоящем руководстве)

AFDD	База данных о выводах и различиях по итогам проверок
AMM	Руководство по техническому обслуживанию воздушных судов
AMO	Утвержденная организация по техническому обслуживанию
ATPL	Свидетельство линейного пилота авиакомпании
AWO	Всепогодные полеты
CDL	Перечень отклонений от конфигурации
COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
CVR	Бортовой речевой самописец
EDTO	Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
EFOD	Электронная система представления информации о различиях
ELT	Аварийный приводной передатчик
FDR	Самописец полетных данных
FMC	Компьютер управления полетом
FMS	Система управления полетом
GPWS	Система предупреждения о близости земли
HIRA	Выявление опасных факторов и оценка риска
IFFAS	Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов
IOSA	Программа проверок эксплуатационной безопасности ИАТА
ISD	Поддержка внедрения и развитие
ISTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
MCM	Руководство по регулированию технического обслуживания
MEL	Перечень минимального оборудования
MMEL	Типовой перечень минимального оборудования
OLF	Онлайновые ресурсы
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
RVSM	Сокращенные минимумы вертикального эшелонирования
SAFA	Оценка уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SDCPs	Система сбора и обработки данных о безопасности полетов
SMI	Внедрение системы управления безопасностью полетов
SOA	Проверка организации контроля за обеспечением безопасности полетов
SRBS	Надзор за обеспечением безопасности полетов, основанный на оценке риска
SRM	Руководство по ремонту конструкции
URL	Унифицированный указатель информационного ресурса
WAGMAR	Веб-сайт по авиационным соглашениям и договоренностям
БСПС	Бортовая система предупреждения столкновений
ВАДГ	Вопросник об авиационной деятельности государства
ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВСП	Всеобъемлющий системный подход
ГДГА	Генеральный директор гражданской авиации

ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ЕС	Европейский союз
ИАСА	Программа "Оценка уровня безопасности полетов международной гражданской авиации"
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИБПГА	Инспектор по безопасности полетов гражданской авиации
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
НПБП	Национальный план обеспечения безопасности полетов
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ПВП	Правила визуального полета
ППП	Правила полета по приборам
СУБП	Система(ы) управления безопасностью полетов
СЭ	Сертификат эксплуатанта
УВД	Управление воздушным движением
УППАБ	Универсальная программа проверок в сфере авиационной безопасности
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ФАУ	Федеральное авиационное управление

Часть I

НАДЗОР ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: ГОСУДАРСТВО

Глава 1

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ИКАО ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП)

1.1 Основополагающим элементом безопасности полетов эксплуатанта коммерческого воздушного транспорта является надзор за деятельностью эксплуатанта со стороны государства, цель которого заключается в обеспечении соблюдения национальной авиационной отраслью требований, равных или более жестких, чем установленные Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО, для достижения целевых уровней безопасности полетов и их постоянного повышения в соответствии с определенными государством задачами в области безопасности полетов и показателями обеспечения ее эффективности, предусмотренными государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП).

1.2 Эффективность надзора со стороны государства зависит от возможностей национального ведомства гражданской авиации (ВГА), соблюдения SARPS и критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов в государстве.

Примечание. Восемь критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов перечислены в главе 3 настоящей части.

1.3 Возможности ВГА государства выполнять эту задачу на регулярной основе оцениваются в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Реализация УППКБП началась в январе 1999 года в связи с отмечавшейся широкой обеспокоенностью относительно организации контроля за обеспечением безопасности полетов авиации во всем мире. Первоначально в рамках УППКБП определялся уровень соблюдения государствами положений о безопасности полетов, содержащихся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложении 8 "Летная годность воздушных судов". В 2005 году программа УППКБП стала осуществляться на основе всеобъемлющего системного подхода (ВСП), предусматривавшего охват связанных с обеспечением безопасности полетов положений, содержащихся во всех Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации ("Чикагская конвенция", Doc 7300), имеющих отношение к обеспечению безопасности полетов

1.4 В целях обеспечения необходимого уровня доверия к системе и учета результатов Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (Монреаль, март 2006 года) было установлено, что в отношении проверок, проводимых на основе ВСП:

- a) следует продолжать практику открытого обмена информацией о результатах таких проверок между государствами;
- b) ИКАО следует разработать процесс, предусматривающий обнародование соответствующей информации по итогам проверок для сведения широкой общественности;
- c) государства давали согласие на публикацию соответствующей информации.

1.5 В настоящее время результаты проверок состояния безопасности полетов размещается на общедоступном веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/safety/pages/usoap-results.aspx>. Информация о результатах проверок состояния безопасности полетов также размещается в Комплексной системе по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS). iSTARS представляет собой доступную через веб-сайт систему, созданную на защищенном портале ИКАО и обеспечивающую возможность быстрого и удобного интерфейса с массивом данных о безопасности полетов и информацией об эффективности ее обеспечения, а также использования веб-приложений для проведения анализов состояния безопасности и эффективности полетов и рисков для безопасности полетов.

1.6 В 2010 году 37-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию A37-5, подтверждающую, что реализация в рамках УППКБП механизма непрерывного мониторинга (МНМ) должна по-прежнему оставаться приоритетным видом деятельности ИКАО, обеспечивающим предоставление на постоянной основе государствам-членам и другим государствам-членам и пассажирам информации об эффективности обеспечения безопасности полетов. Такое жизненно важное повышение уровня безопасности полетов международной авиации предусматривало участие и оказание поддержки всеми государствами-членами, особенно в течение двухлетнего переходного периода (2011–2012 гг.), необходимого для разработки средств и инструктивных указаний, касающихся МНМ УППКБП. В январе 2013 года в рамках УППКБП началась полномасштабная реализация МНМ, предусмотренного этой программой, а механизм и средства его реализации постоянно анализируются в целях внедрения подхода, в большей степени ориентированного на использование полученной информации и основанного на оценке риска и достигнутых результатов. Цели МНМ предусматривают осуществление мониторинга за реализацией государственных систем организации контроля за обеспечением безопасности полетов с использованием веб-платформы, получивших название "онлайновые ресурсы" (OLF), оценку достигнутого государствами прогресса посредством проведения различных валидационных мероприятий на местах и внешних мероприятий и постоянной проверки эффективности и устойчивости государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов и анализа результатов соответствующих проверок. Осуществление МНМ в рамках УППКБП обеспечивает экономическую эффективность, динамичность и гибкость (в результате проведения мероприятий ограниченного масштаба).

1.7 Если выводы УППКБП свидетельствуют о том, что государство сталкивается с трудностями в соблюдении SARPS и реализации критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО может оказать помощь в расширении возможностей такого государства по линии Программы технического сотрудничества и с помощью других механизмов, включая Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (IFFAS). Такая помощь может предоставляться государству либо непосредственно, либо в сочетании с группами других государств на региональной основе.

Примечание. Инструктивный материал в отношении УППКБП и связанных с ней программ содержится в Руководстве по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой", часть В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" (Doc 9734), а также в Руководстве по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9735).

Глава 2

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА

2.1 ХАРАКТЕР ОТВЕТСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВА

Ответственность Договаривающегося государства за безопасное, регулярное и эффективное выполнение полетов обусловлена принятием таким государством международных SARPS о безопасности воздушной навигации, которые упомянуты в статье 37 Чикагской конвенции; эти SARPS содержатся в Приложениях к Чикагской конвенции. Вопросы эксплуатации международного коммерческого воздушного транспорта рассматриваются в Приложении 6 (часть I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и часть III "Международные полеты. Вертолеты", раздел II "Международный коммерческий воздушный транспорт"). Методы выполнения таких обязательств могут варьироваться, однако ни один из методов не может освободить государство эксплуатанта от такой ответственности.

2.2 ВЫПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ГОСУДАРСТВА

2.2.1 Для выполнения своих обязательств государство должно принять базовое авиационное законодательство, предусматривающее разработку и опубликование нормативных документов по аэронавигации, которые должны соответствовать принятым этим государством Приложениям. Нормативная система государства должна:

- a) обеспечивать хорошо сбалансированное распределение ответственности за безопасность полетов между государством и эксплуатантом;
- b) быть экономически оправданной с учетом располагаемых ресурсов государства;
- c) позволять государству осуществлять на непрерывной основе регулирование и надзор за деятельностью эксплуатанта, не допуская при этом необоснованного вмешательства в эффективное управление и контроль организации эксплуатантом;
- d) способствовать формированию и поддержанию гармоничных и в то же время ответственных отношений между государством и эксплуатантом.

Примечание. Инструктивный материал по вопросам создания государственной системы содержится в Руководстве по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734), часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой".

2.2.2 Одним из важнейших элементов системы регулирования является сертификация эксплуатантов. Приложение 6 требует, чтобы эксплуатант имел сертификат эксплуатанта (СЭ), выданный государством эксплуатанта на право выполнения коммерческих воздушных перевозок. Поэтому государства должны создать систему первоначальной инспекции и сертификации и постоянного надзора за обеспечением безопасности полетов эксплуатантом.

2.2.3 Для того чтобы оценить способность эксплуатанта обеспечивать безопасные и регулярные сообщения, государству эксплуатанта в первую очередь необходимо ознакомиться с предложениями по созданию предприятия, включая, по крайней мере, организацию, персонал, оборудование, предлагаемые маршруты и уровень и

типы обслуживания и финансирования. Выдача СЭ государством эксплуатанта будет обусловлена способностью эксплуатанта продемонстрировать адекватность организации, методов контроля и надзора за производством полетов, программы подготовки, а также механизмов наземного обслуживания, регулирования технического обслуживания и организации технического обслуживания, соответствующих характеру и масштабам предполагаемой деятельности. Если эксплуатант отвечает этим требованиям, ему будет выдан СЭ вместе с эксплуатационными спецификациями, определяющими разрешенные виды коммерческой авиатранспортной деятельности. После выдачи СЭ государство эксплуатанта должно продолжать контроль за его деятельностью в рамках систематических процедур, установленных инспекций по надзору за безопасностью полетов.

2.2.4 Выдача СЭ, связанных с ним эксплуатационных спецификаций и последующие мероприятия постоянного надзора за безопасностью полетов позволяют государству эксплуатанта обеспечить защиту общественных интересов и оказывать косвенное влияние и контроль, не посягая при этом на сферу прямой компетенции эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов. Выдача государством СЭ свидетельствует о том, что эксплуатант соответствует установленным государством критериям приемлемой деятельности и что государство имеет все основания полагать, что эксплуатант способен предоставлять безопасное обслуживание в сфере коммерческого воздушного транспорта.

2.2.5 Чрезвычайно важно, чтобы деятельность эксплуатанта вписывалась в рамки возможностей государства эксплуатанта по контролю за обеспечением безопасности полетов. Ознакомление с регистрацией воздушных судов и выданными эксплуатанту разрешениями поможет государству определить, вписывается ли его деятельность в рамки контроля за обеспечением безопасности полетов. Если это не так, государству следует незамедлительно предпринять соответствующие корректирующие действия.

2.2.6 В тех странах, где государство одновременно выполняет функции регламентирующего полномочного органа и эксплуатанта, оптимальным средством соблюдения требований Чикагской конвенции и удовлетворения общественных интересов является разделение полномочий и ответственности между государственным регламентирующим полномочным органом и государственным эксплуатационным агентством. При осуществлении необходимых процедур сертификации следует исходить из того, что эксплуатант не является государственным предприятием.

2.2.7 Более подробно о государственной системе регулирования и об организации по контролю за обеспечением безопасности полетов рассказывается в последующих главах настоящей части.

2.2.8 Государство может не располагать достаточными ресурсами для создания эффективной системы сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов. Существует опыт создания региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), позволяющих добиться экономии за счет эффекта масштаба благодаря совместному использованию и объединению людских и финансовых ресурсов. Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) призваны обеспечивать необходимый уровень регионального сотрудничества в этом контексте. Рекомендации по данному вопросу содержатся в *Руководстве по организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9734), часть В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой".

2.2.9 В качестве альтернативного варианта в том случае, если государству требуется помочь, а реальные механизмы регионального сотрудничества отсутствуют, генеральный директор гражданской авиации (ГДГА) может рассмотреть возможность привлечения компетентной коммерческой организации для предоставления необходимого квалифицированного персонала, способного осуществлять требуемые функции инспекции, для использования в консультативном качестве при ВГА. При этом государство сохраняет свою сферу компетенции по Чикагской конвенции и несет ответственность за обеспечение выполнения делегируемых задач в соответствии с международными и национальными требованиями.

Глава 3

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА РЕГУЛИРОВАНИЯ

3.1 СОЗДАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

3.1.1 Общие положения

Существуют две обязательных предпосылки к созданию системы регулирования:

- a) наличие в основном авиационном законодательстве государства положения о нормах воздушной навигации и их принятии;
- b) создание соответствующего государственного органа, в дальнейшем именуемого ВГА, наделенного необходимыми полномочиями для обеспечения соблюдения указанных норм.

3.1.2 Основные законодательные документы, относящиеся к авиации

3.1.2.1 Основные законодательные документы государства, относящиеся к авиации, должны:

- a) санкционировать создание ВГА, возглавляемого ответственным руководителем, в дальнейшем именуемым ГДГА;
- b) предусматривать делегирование ГДГА необходимых полномочий и соответствующих обязанностей по разработке, выпуску и пересмотру эксплуатационных норм и правил, соответствующих нормативным положениям в области аэронавигации;
- c) предусматривать принятие эксплуатационных норм и правил, основанных на положениях Приложений к Чикагской конвенции;
- d) предусматривать обеспечение соблюдения аэронавигационных норм и связанных с ними эксплуатационных норм и правил;
- e) требовать, чтобы все полеты коммерческого воздушного транспорта выполнялись с санкции государства и в соответствии с любыми условиями, которые государство может считать применимыми в интересах безопасности полетов, а также с любыми применимыми договорами и соглашениями между данным государством и другими государствами.

Примечание. В настоящем руководстве термин "нормы" используется в общем смысле и включает документы, которые могут приниматься в разных государствах в виде инструкций, правил, указов, директив, сеадов законов, требований, политики и приказов, причем этот перечень не является исчерпывающим. Вопрос о конкретном статусе той или иной нормы в государстве и штрафных санкциях за ее несоблюдение решается отдельными государствами с учетом их обязательств по Чикагской конвенции.

3.1.2.2 Эксплуатационные нормы и правила, о которых говорится в п. 3.1.2.1 б), необходимо регулярно пересматривать с учетом развития гражданской авиации и аспектов безопасности полетов. Это возможно лишь в том случае, если существует механизм оперативного внесения изменений в такие нормы и правила. Один из возможных подходов в данном вопросе – отнести детальные эксплуатационные нормы и правила к компетенции ГДГА и не включать их в национальное законодательство о гражданской авиации.

3.2 ПОЛНОМОЧИЯ ГДГА

Нормативные документы должны содержать положения, наделяющие ГДГА правом:

- а) создавать организацию по инспекции летной работы для оказания помощи в выполнении функций и обязанностей аппарата ГДГА;
- б) по мере возможности разрабатывать, выпускать и пересматривать эксплуатационные нормы и правила, соответствующие нормативным документам по аэронавигации;
- в) определять соответствие предлагаемых коммерческих воздушных перевозок общественным интересам;
- г) определять технические и финансовые возможности будущего эксплуатанта выполнять предлагаемую деятельность при имеющихся средствах наземного обслуживания (например, аэропортом, навигационные средства, органы обслуживания воздушного движения (ОВД)) и технического обслуживания воздушных судов);
- д) выдавать СЭ и связанные с ними эксплуатационные спецификации, необходимые для определения характеристик конкретных сообщений и участвующих в них воздушных судов;
- е) отзывать, аннулировать, приостанавливать действие или изменять СЭ и связанные с ними эксплуатационные спецификации, разрешающие любой вид деятельности, если проведение такой деятельности считается противоречащим интересам безопасности полетов, при условии заблаговременного уведомления эксплуатанта и предоставления ему возможности консультаций и апелляции.

3.3 СТРУКТУРА ВГА

3.3.1 ГДГА должен создать эффективное ВГА и привлечь необходимый квалифицированный персонал для выполнения различных функций этого учреждения. Несмотря на то что сфера компетенции ГДГА не должна существенно варьироваться в разных государствах, структура и размеры ВГА будут значительно отличаться в зависимости от объема, масштабов и сложности деятельности гражданской авиации в государстве.

3.3.2 Принимая решение в отношении необходимой организационной структуры, ГДГА следует учитывать требования в отношении инспекции, сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов, изложенные в последующих главах настоящего руководства, а также количество и масштабы деятельности эксплуатантов в государстве. Во многих государствах потребуется создать в структуре ВГА "инспекцию ВГА" для обеспечения надлежащего выполнения обязанностей ГДГА в области безопасности полетов коммерческого воздушного транспорта и надлежащей защиты общественных интересов. Вопросы создания и функционирования инспекции ВГА рассматриваются в главе 5 настоящей части.

3.4 НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ СЕРТИФИКАЦИЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ

3.4.1 Государственные нормы и правила по эксплуатационной инспекции и сертификации эксплуатантов и по осуществлению последующей деятельности коммерческого воздушного транспорта должны быть достаточно подробными, с тем чтобы их удовлетворительное соблюдение позволяло достигать требуемого уровня безопасности полетов. Следует признать, что хотя сфера применения норм и правил должна быть обширной, тем не менее вряд ли целесообразно или желательно пытаться предусмотреть любую возможную эксплуатационную ситуацию. Государственные нормы и правила должны намечать рамки позитивного контроля и руководства, предоставляя в то же время эксплуатанту определенную свободу действий в части разработки оперативных инструкций для информирования персонала о детальных аспектах выполнения той или иной операции. Такой подход соответствует принципу "ответственности эксплуатанта" и помогает в выработке оптимальных эксплуатационных стандартов и методов для конкретной эксплуатационной среды с учетом специфических условий.

3.4.2 Для облегчения соблюдения и во избежание различий в толковании государственные нормативные документы следует составлять простым и понятным языком с использованием методики "открытого текста", дополняя их соответствующим инструктивным материалом.

3.4.3 Государственные нормы и правила должны требовать, чтобы эксплуатант представил в ВГА в качестве основы для сертификации его последующей деятельности подробные эксплуатационные инструкции и процедуры, регулирующие выполнение работы. Материалы эксплуатанта должны представляться в виде руководства по производству полетов, руководства по СУБП, а также руководства по регулированию технического обслуживания (МСМ), приемлемых для государства регистрации и содержащих по крайней мере указанный материал и такие другие материалы, которые может потребовать ВГА. Как отмечается в части III настоящего руководства, руководство по производству полетов, руководство по СУБП и МСМ эксплуатанта являются наиболее важными документами, на которых основывается решение ВГА в отношении заявления о выдаче СЭ.

Примечание. Руководство по СУБП может представлять собой отдельный документ или входить в состав другой документации организации, ведение которой осуществляют эксплуатант. Более подробная информация содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

3.5 КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.5.1 В результате анализа процесса, описываемого в разделах 3.1–3.4, определены следующие критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов:

- основное авиационное законодательство;
- конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации;
- государственная система и ее функции;
- квалифицированный технический персонал;
- технический инструктивный материал, инструментарий и предоставление критической с точки зрения безопасности полетов информации;
- обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, выдаче разрешений и утверждению;

- обязательства по надзору;
- устранение проблем в области безопасности полетов.

3.5.2 Указанные критические элементы составляют основу ГосПБП. Подробное описание этих элементов приводится в добавлении 5 к части I Приложения 6, а также в части А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" документа "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов" (Doc 9734).

3.6 УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

3.6.1 Государствам необходимо создать ГосПБП, представляющую собой комплекс нормативных документов и мероприятий по повышению уровня безопасности полетов.

3.6.2 ГосПБП охватывает виды деятельности, предусмотренные четырьмя компонентами, а именно: 1) политика, задачи и ресурсы государства в области обеспечения безопасности полетов; 2) управление рисками для безопасности полетов в государстве; 3) гарантии обеспечения безопасности полетов в государстве и 4) популяризация вопросов обеспечения безопасности полетов.

3.6.3 В рамках управления риском для безопасности полетов в государстве государствам следует требовать от эксплуатантов создания приемлемых для государства систем управления безопасностью полетов (СУБП), предусмотренных главой 3 *"Приложения 19 "Управление безопасностью полетов"*. Более подробная информация относительно СУБП, подлежащих внедрению поставщиками обслуживания, приводится в главе 4 Приложения 19, в которой имеется ссылка на добавление 2 "Концептуальные рамки для системы управления безопасностью полетов (СУБП)".

3.6.4 Как правило, реализация ГосПБП поддерживается национальным планом обеспечения безопасности полетов (НПБП), который регулярно обновляется с целью включения в него самых последних задач в области обеспечения безопасности полетов и соответствующих действий, основанных на принятии мер по снижению риска для безопасности полетов на национальном уровне. Эти действия могут оказать влияние на организации, расположенные на территории государства, и их следует рассматривать в качестве составной части осуществления надзора за этими организациями и оценки приемлемости их СУБП. Подлежащие мониторингу риски для безопасности полетов и действия могут положить начало деятельности по осуществлению государственного надзора, основанного на оценке риска.

3.6.5 Подробное изложение требований в отношении ГосПБП и СУБП эксплуатантов содержится в Приложении 19, а их дополнительное описание приводится в *"Руководстве по управлению безопасностью полетов"* (Doc 9859), положения которого дополняются информацией, размещенной на веб-сайте ИКАО, посвященном внедрению системы управления безопасностью полетов (SMI), и содержащей практические примеры и сведения о средствах. Дополнительная информация в части, касающейся первоначальной сертификации и постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта и реализации его СУБП, приводится в частях III и IV настоящего руководства.

Глава 4

СЭ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 СЭ является основным средством регулирования государствами деятельности эксплуатантов и санкционирования их работы. СЭ, находящийся под контролем выдавшего его ВГА, позволяет ВГА осуществлять постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.

4.1.2 СЭ и связанные с ним эксплуатационные спецификации кратко представлены в настоящей главе. Подробные требования и рекомендации в отношении СЭ и эксплуатационных спецификаций содержатся в главе 4, добавлении 6 и дополнении D к части I Приложения 6, а также в главе 2, добавлении 3 и дополнении С раздела II части III Приложения 6.

4.1.3 Вопросы подачи заявлений на получение СЭ, их оценки государством и выдачи сертификатов рассматриваются в части III настоящего руководства.

4.1.4 СЭ и связанные с ним эксплуатационные спецификации, выданные эксплуатанту государством эксплуатанта, также рассматриваются как основание для выдачи другим государством разрешений на выполнение полетов таким эксплуатантом над его территорией при условии, что требования, на соответствие которым выдан данный сертификат, по крайней мере эквивалентны требованиям применимых Стандартов части I и раздела II части III Приложения 6. Вопросы надзора за деятельностью эксплуатантов из других государств (иностранных эксплуатантов) более подробно рассматриваются в части VI настоящего руководства.

4.2 СЭ

4.2.1 Согласно Приложению 6 на борту воздушных судов, выполняющих коммерческие полеты, должны находиться заверенная точная копия СЭ (см. ниже раздел 4.4) и копия связанных с ним эксплуатационных спецификаций для данного типа воздушных судов. СЭ удостоверяет в том, что данному эксплуатанту предоставлено право осуществлять коммерческие воздушные перевозки, как определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с руководством по производству полетов и нормативными документами по гражданской авиации государства эксплуатанта.

4.2.2 СЭ содержит сведения о государстве эксплуатанта, выдающем органе ВГА, номере сертификата и дате истечения срока его действия. В нем также указываются наименование эксплуатанта и любое другое коммерческое название, относящееся к конкретному сертификату, с адресом основного места деятельности эксплуатанта. Кроме того, в сертификате указывается, где можно получить контактную информацию для связи с оперативным руководством эксплуатанта. Наконец, приведены дата выдачи сертификата, фамилия и подпись ответственного за выдачу должностного лица ВГА.

4.2.3 Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством по вопросам, относящимся к производству полетов, летной годности, квалификации летного и кабинного экипажей, опасным грузам и другим вопросам, по мере необходимости должна храниться на борту воздушного судна и включать фамилии, номера телефонов и факса с кодами страны и адресами электронной почты.

4.2.4 Срок действия СЭ должен составлять не менее двух лет. Не все государства устанавливают срок действия для СЭ с учетом требования о непрерывности процесса контроля за обеспечением безопасности полетов эксплуатантом. Тем не менее, если дата истечения срока действия не оговорена, это необходимо должным образом указать на сертификате (см. п. 7.4.1 части III).

4.3 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ

4.3.1 Эксплуатационные спецификации, связанные с СЭ, являются неотъемлемой составной частью разрешения на выполнение полетов эксплуатантом.

4.3.2 В спецификациях указывают выдающее подразделение ВГА, номер соответствующего СЭ, дату выдачи и подпись должностного лица ВГА, ответственного за его выдачу, а также тип, модель и серию воздушного судна, вид полетов и географические районы, в которых разрешены полеты.

4.3.3 Спецификации охватывают все аспекты производства полетов и включают специальные ограничения и разрешения с указанием соответствующих критериев.

4.4 ЗАВЕРЕННАЯ ТОЧНАЯ КОПИЯ СЭ

Заверить копию СЭ можно несколькими способами. В любом случае необходимо удостоверить, что данная копия является точной копией оригинала, и такое заявление подписывается и скрепляется официальным штампом или печатью. Удостоверяющее заявление прикрепляется к копии на первой странице самого документа или на каждой странице документа либо прилагается к нему. Ниже приводится образец удостоверяющего заявления.

ЗАСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

Настоящим удостоверяю, что прилагаемый документ является точной копией [название СЭ], выданного [место] [дата] [выдавший полномочный орган].

Подписано в [место] [дата].

[подписано соответствующим удостоверяющим полномочным органом в соответствии с законами данного государства]

[официальный штамп/печать]

Глава 5

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.1 ИНСПЕКЦИЯ ВГА

Следует создать инспекцию ВГА, которая должна быть независимым подразделением ВГА и подчиняться непосредственно ГДГА. Численный состав эксплуатационной инспекции должен зависеть от масштабов летной работы, выполняемой в государстве воздушными судами коммерческой авиации и авиации общего назначения. Для эффективного выполнения своих обязанностей такая организация должна быть разбита на специализированные отделы. В зависимости от конкретных потребностей государства структура организации может быть разной, но в большинстве случаев желательно выделить по крайней мере функции производства полетов, технического обслуживания, финансирования и юридического обеспечения с дальнейшей разбивкой функций производства полетов и технического обслуживания применительно к авиации общего назначения и коммерческому воздушному транспорту. В любом случае требуется тесное сотрудничество всех отделов. Нижеследующие пункты конкретно относятся к отделу производства полетов коммерческой авиации в рамках инспекционного подразделения, в дальнейшем именуемого инспекцией ВГА, однако в определенной мере они применимы и к остальным отделам.

5.2 ОБЩИЕ ФУНКЦИИ

5.2.1 Инспекция ВГА несет ответственность за проведение требуемых расследований и оценок до выдачи СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, а также за осуществление постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов для того, чтобы:

- a) подготавливать рекомендации для ГДГА в отношении выдачи СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, а также способности эксплуатанта продолжать осуществление прав, предоставленных сертификатом;
- b) подготавливать рекомендации для ГДГА в отношении специальных условий, введение которых может потребоваться в связи с проводимым расследованием;
- c) информировать ГДГА и эксплуатанта о любых недостатках, которые требуют устранения;
- d) подготавливать рекомендации для ГДГА в отношении соответствующих правоприменительных действий.

5.2.2 При осуществлении своих функций инспекция ВГА не разделяет и не умаляет прямой ответственности эксплуатанта за обеспечение безопасности полетов и соблюдение установленных в государстве эксплуатационных норм и правил. В процессе проведения своих расследований инспекция ВГА неизбежно оказывает влияние на составление эксплуатационных норм и определение методов соблюдения этих норм эксплуатантом. Поэтому ГДГА должен обеспечивать, чтобы инспекция ВГА была надлежащим образом укомплектована квалифицированным и должным образом подготовленным персоналом и чтобы в соответствующих инструкциях были определены те виды влияния, которые инспекция ВГА может оказывать.

5.3 УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ПЕРСОНАЛОМ

5.3.1 Эффективность осуществляемого государством в общественных интересах контроля и надзора за выполнением коммерческих авиатранспортных перевозок зависит от компетентности инспекции ВГА. Для эффективного выполнения своих функций инспекция ВГА должна быть соответствующим образом организована и укомплектована квалифицированным персоналом, способным выполнять широкий круг требуемых обязанностей по технической инспекции. Для качественного выполнения этой задачи важно, чтобы уровень подготовки и опыт работы в эксплуатационной или технической областях соответствовали характеру инспектируемой деятельности и были не ниже, чем у инспектируемого персонала эксплуатанта. Кроме того, персонал инспекции ВГА должен иметь соответствующие их образованию, техническим знаниям и опыту условия службы и уровень вознаграждения, сравнимые с условиями работы и вознаграждением персонала эксплуатанта, работу которого он будет инспектировать и контролировать.

5.3.2 В некоторых государствах ГДГА передает определенные функции назначенному персоналу эксплуатанта. Анализ и проверка деятельности, связанные с поддержанием актуальности свидетельств или квалификационных отметок, таких как квалификационные отметки о типе воздушного судна, квалификационные отметки о праве полетов по приборам и аттестации пилотов, должны проводиться проверяющим ВГА или проверяющим, назначенным ВГА. Другие виды контроля или проверок, не связанные с выдачей или изменением действующих свидетельств или квалификационных отметок, но имеющих отношение к выполнению стандартов эксплуатанта, могут выполняться специалистами, назначенными эксплуатантом, а не назначенными или утвержденными ВГА, при условии прохождения ими соответствующей учебной программы, утвержденной ВГА.

5.3.3 Кандидатов для назначения проверяющими предлагает эксплуатант. Оценка и утверждение такого назначенного персонала, осуществляющего проверки в ходе полета или на тренажерных устройствах, должна проводиться ВГА. В некоторых случаях условием для такого утверждения является постоянная работа у того же эксплуатанта.

5.3.4 ВГА несет ответственность за осуществление постоянного надзора и мониторинга осуществляющей деятельности, а также за компетентность и поддержание профессиональных знаний назначенных проверяющих на современном уровне. Для поддержания профессиональных знаний на современном уровне каждый назначенный проверяющий должен ежегодно проводить минимальное количество экзаменов/проверок, определяемое ВГА.

5.3.5 Кроме того, на периодической основе ВГА следует осуществлять наблюдение за экзаменами/проверками, проводимыми назначенными проверяющими, с целью мониторинга эффективности, определения необходимости принятия корректирующих мер (например, дополнительная подготовка) и, при необходимости, возобновления утверждения, выданного назначенному проверяющему.

Примечание. Инструктивные указания относительно обязанностей и квалификации экзаменаторов и главных экзаменаторов и их функций надзора содержатся в Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств авиационному персоналу и управлению этой системой (Doc 9379).

5.3.6 Для выполнения функций инспектирующих пилотов или бортинженеров авиакомпаний эксплуатанты могут назначать пилотов или бортинженеров, обладающих соответствующим опытом работы на конкретных типах воздушных судов и маршрутах эксплуатанта, при условии утверждения ВГА критериев отбора, программы подготовки и надзора эксплуатанта за деятельностью таких назначенных специалистов.

5.3.7 Государство, которое не в состоянии должным образом укомплектовать свою эксплуатационную инспекцию, может договориться об откомандировании в распоряжении ВГА опытных сотрудников эксплуатанта для использования их в качестве инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации (ИБПГА). В этом случае необходимо определить и документально оформить стратегию предотвращения возможного конфликта интересов. Тем не менее в таких ситуациях вряд ли можно гарантировать, что ИБПГА не будет участвовать

в проверках деятельности откомандированного его эксплуатанта. В любом случае ГДГА должен следить за тем, чтобы персонал эксплуатанта, прикомандированный в качестве ИБПГА, обладал необходимой квалификацией, подготовкой и постоянно контролировался при выполнении работы.

5.3.8 Государство, которое не в состоянии должным образом укомплектовать свою эксплуатационную инспекцию, может также договориться об использовании на временной основе опытных ИБПГА из другого государственного полномочного органа. Условия таких договоренностей, включая процедуры запроса ИБПГА для конкретных случаев или на конкретный период времени, должны быть оформлены в виде соглашения между ВГА и таким другим полномочным органом.

5.4 ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ИНСПЕКТОРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИБПГА)

5.4.1 ГДГА должен назначить для каждого эксплуатанта ИБПГА, отвечающего за осуществление надзора за работой такого эксплуатанта со стороны ВГА. Такое назначение должно быть на установленный период времени, например на два или три года, после чего к такому эксплуатанту "прикрепляют" другого ИБПГА, если численный состав инспекции ВГА позволяет это сделать. Другие инспекторы ВГА могут оказывать помощь ИБПГА, назначенному к конкретному эксплуатанту, в зависимости от объема и сложности деятельности эксплуатанта и требуемой специализации инспекторской работы.

5.4.2 Основной задачей инспектирующего персонала является определение эксплуатационного уровня безопасности полетов, которого может достичь эксплуатант и которого он фактически достигает в реальных эксплуатационных условиях. С учетом этого основная часть работы ИБПГА состоит из инспекторских проверок, оценок, подготовки отчетов и рекомендаций. Рекомендации, равно как и критические замечания по аспектам производства полетов, должны основываться на фактах, а не на субъективных суждениях, и тщательно и в полном объеме документироваться. На все замеченные ИБПГА недостатки необходимо немедленно обращать внимание соответствующего персонала. Если в течение разумного периода времени, установленного ИБПГА, необходимые корректирующие действия не предпринимаются, об этом следует доложить ГДГА для принятия решения о возможном ограничении производства полетов или о соответствующих правоприменительных действиях в отношении такого эксплуатанта.

5.4.3 ИБПГА должны часто вступать в контакты с эксплуатантами, к которым они назначены, для проведения оценки работы их организации и персонала при выполнении полетов, техническом обслуживании и обучении. В ходе таких контактов с руководством, эксплуатационным и техническим персоналом эксплуатанта ИБПГА должен постоянно указывать на необходимость соблюдения норм безопасности полетов, стремиться к установлению и поддержанию нормальных рабочих отношений. Трудно переоценить важность таких качеств ИБПГА, как беспристрастность, инициативность, ровность в поведении и отношениях с коллегами и объективность в сочетании с необходимой твердостью в общении с представителями эксплуатанта.

5.4.4 Невозможно сформулировать рекомендации, подходящие для каждой ситуации и проблемы, с которыми может столкнуться персонал инспекции. Кроме того, обязанности и ответственность отдельных ИБПГА могут варьироваться в зависимости от их технической специализации и поставленных конкретных задач. Тем не менее ожидается, что ИБПГА будут выполнять некоторые или все из перечисленных ниже задач в сфере конкретной специализации:

- a) проведение регулярных инспекционных проверок, например проверок представительств эксплуатанта, проверок на перроне, проверок на маршруте, проверок базовых объектов и т. д., а также мер надзора или проверок с предписанной периодичностью, если это сочтено необходимым;

- b) оценка эффективности СУБП эксплуатанта;
- c) проведение таких инспекций или надзора в соответствии с установленной программой работы и применимыми стандартными процедурами и инструкциями;
- d) письменное уведомление эксплуатанта о любых существенных недостатках с просьбой предложить действия по их устранению;
- e) проведение последующих проверок по отчетам инспекции, чтобы убедиться в своевременном предпринятии надлежащих действий;
- f) представление отчетов по результатам каждой инспекции или расследования в установленном порядке, а также заполнение и обработка применимых инспекционных форм;
- g) расследование и, при необходимости, уведомление о возможных нарушениях основного авиационного законодательства или связанных с ним норм и правил по безопасности полетов;
- h) рассмотрение на постоянной основе соответствующей документации эксплуатанта (например, руководств по производству полетов, подготовке персонала и МСМ), политики авиакомпании, эксплуатационных инструкций, информации для персонала и порядка внесения в них поправок на предмет определения их точности и своевременного предоставления запрашивающим сотрудникам;
- i) постоянное информирование ИБПГА относительно всех аспектов текущей работы и планируемых событий в авиакомпании, включая изменения руководящего состава, установленного круга обязанностей и структуры организации эксплуатанта в целом;
- j) проведение мероприятий по аттестации, утверждению и надзору в отношении сотрудников, предлагаемых для использования в качестве назначенных проверяющих эксплуатанта, если они назначены кадровым (PEL) департаментом ВГА.

5.4.5 Все мероприятия ИБПГА по контролю за обеспечением безопасности полетов в отношении конкретного эксплуатанта должны тщательно планироваться. Охватить все аспекты деятельности в ходе каждой инспекционной проверки невозможно, однако следует стремиться охватить максимальный объем в течение определенного периода времени и отражать это в соответствующих записях. Инспекторские проверки следует также планировать на основе мероприятий по оценке факторов риска для безопасности полетов, с тем чтобы чаще проверялись те аспекты работы, которые связаны с наибольшим риском для безопасности полетов. При планировании работы ИБПГА необходимо учитывать результаты определения опасностей и оценки факторов риска для безопасности полетов, проводимых и обновляемых эксплуатантом в рамках функционирования СУБП эксплуатанта.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся конкретных обязанностей и ответственности инспектора по летной годности ВГА, содержится в Руководстве по летной годности (Doc 9760).

Глава 6

КВАЛИФИКАЦИЯ И ПОДГОТОВКА ИНСПЕКТОРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

6.1 КОМПЕТЕНЦИИ ИНСПЕКТОРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

6.1.1 ВГА следует установить компетентностные рамки своих ИБПГА, которые должны включать следующее:

- a) компетенции, необходимые для выполнения порученных задач по проверке организации контроля за обеспечением безопасности полетов;
- b) соответствующие минимальные квалификационные требования;
- c) программы первоначальной и периодической подготовки, призванные обеспечить поддержание и повышение компетенций инспекторов на уровне, необходимом для выполнения возложенных на них задач;
- d) проведение регулярного анализа проводимой подготовки в целях проверки ее эффективности и, при необходимости, обновления программы.

6.1.2 Информация о пред назначенных для ИБПГА компетентностных рамках ИКАО содержится в *Руководстве по компетенциям инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации* (Doc 10070). ВГА, принявшим решение о внедрении компетентностно-ориентированной подготовки и оценки ИБПГА, следует использовать компетентностные рамки ИКАО в качестве основы для разработки компетентностной модели, учитывающей специфику их деятельности. Предназначенная для ВГА информация о методике адаптации компетентностных рамок ИКАО к их собственной компетентностной модели, содержится в *Правилах аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала"* (PANS-TRG, Doc 9868).

6.1.3 Удовлетворительное выполнение различных функций инспекции ВГА зависит от квалификации, опыта, компетентности и серьезного отношения к работе инспекторов. Помимо исключительной важности технической компетентности в выполнении функций, связанных с инспекцией, сертификацией и надзором, не менее важно, чтобы ИБПГА обладали высокими моральными качествами и при выполнении своих обязанностей проявляли объективность и тактичность, были хорошими психологами и могли устанавливать нормальные отношения с сотрудниками. Лица, за работой которых ИБПГА осуществляет надзор, часто с опасением воспринимают вмешательство со стороны представителей ВГА в вопросы, которые они рассматривают как собственную сферу компетенции. Такое чувство настороженности или обиды обычно можно смягчить или преодолеть, если ИБПГА, осуществляющие надзор, постараются разъяснить, что их задачей является оказание содействия, а не создание помех и что проводимые мероприятия по надзору направлены на повышение безопасности полетов. Учитывая специфический и весьма деликатный характер функций ИБПГА, до отбора и назначения кандидатов необходимо тщательно проанализировать квалификацию, предшествующий опыт и личные качества каждого лица, которое будет участвовать в выполнении функций инспекции и надзора.

6.2 КВАЛИФИКАЦИЯ ИНСПЕКТОРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

6.2.1 Общие положения

6.2.1.1 Квалификация и компетенции ИБПГА должны вызывать профессиональное уважение у инспектируемого персонала, и их квалификация должна по крайней мере соответствовать квалификации персонала, деятельность которого подлежит проверке или надзору.

6.2.1.2 В *Руководстве по компетенциям инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации* (Doc 10070) приводятся примеры различных областей деятельности ИБПГА, а также информация о соответствующем желательном уровне квалификации кандидатов в целях их подготовки ВГА для работы в качестве ИБПГА. Не являясь безоговорочными, эти положения могут использоваться в качестве общих инструктивных указаний в процессе первоначального набора ИБПГА по производству полетов, как отмечается в Doc 10070. Для других видов деятельности ИБПГА могут быть разработаны дополнительные инструктивные указания.

6.2.2 Квалификация ИБПГА, необходимая для осуществления деятельности по оценке выдачи свидетельств летным экипажам

6.2.2.1 Инспектор по производству полетов, осуществляющий деятельность по оценке выдачи свидетельств летным экипажам в целях сертификации, выдачи свидетельств или присвоения квалификационных отметок (т. е. деятельности, связанной с выполнением положений Приложения 1), должен:

- a) обладать действующим свидетельством квалифицированного пилота и иметь квалификационную отметку, как минимум равную свидетельству/квалификационной отметке специалистов, оценка которых проводится;
- b) иметь соответствующий эксплуатационный опыт работы в качестве пилота, соответствующий свидетельству и квалификационной отметке специалистов, оценка которых проводится.

Примечание. Для проведения оценок свидетельств линейных пилотов авиакомпаний (ATPL), выполняющих полеты на самолетах, эксплуатационный опыт должен составлять не менее 5000 ч налета в качестве пилота гражданского или военного транспортного воздушного судна.

6.2.3 Квалификация инспекторов по производству полетов на транспортных воздушных судах

6.2.3.1 Инспектор по производству полетов должен обладать эксплуатационным опытом работы в качестве пилота, выполняющего полеты на гражданских или военных воздушных судах, и иметь:

- a) предыдущий опыт работы на должностях, связанных с оперативным руководством при выполнении коммерческих воздушных перевозок;
- b) предыдущий опыт работы в качестве назначенного экзаменатора или инструктора.

Примечание. Нельзя рассчитывать на то, что во всех случаях инспектор по производству полетов будет обладать опытом производства полетов на инспектируемом типе воздушного судна, аналогичным опыту проверяемого персонала.

6.2.3.2 Для выполнения инспекционных проверок на маршруте инспектор по производству полетов должен:

- a) обладать соответствующим опытом полетов по маршруту и зональных полетов.

Примечание. Инспектор по производству полетов должен, по крайней мере, обладать опытом полетов по сопоставимым маршрутам и пройти надлежащий инструктаж относительно конкретного инспектируемого маршрута. Нельзя рассчитывать на то, что инспектор по производству полетов будет обладать фактическим летным опытом по всем маршрутам, на которых он проводит инспекционные проверки;

- b) иметь квалификацию или недавно получить квалификацию для работы на используемом типе воздушного судна или на типе воздушного судна с аналогичными эксплуатационными характеристиками. При определении типов воздушных судов с аналогичными эксплуатационными характеристиками ВГА следует продемонстрировать, в каком плане различные типы являются аналогичными, учитывая при этом перечисленные ниже элементы, и зарегистрировать результаты своих оценок:
 - 1) технология изготовления двигателей;
 - 2) сертификационная основа;
 - 3) уровень автоматизации;
 - 4) логика систем управления полетом;
 - 5) размер и масса воздушного судна;
- c) обладать опытом выполнения полетов, сопоставимых с типами полетов, в ходе которых будет проводиться инспекционная проверка, включая любые конкретные виды разрешения, подробное описание которых приводится в эксплуатационных спецификациях (например, EDTO, LVO, PBN).

6.3 ПОДГОТОВКА ИНСПЕКТОРОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ПОДДЕРЖАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КВАЛИФИКАЦИИ

6.3.1 Первоначальная подготовка

6.3.1.1 В конце первоначальной подготовки ИБПГА должен приобрести установленные ВГА компетенции, необходимые для выполнения предусмотренных обязанностей и задач. Как правило, программа первоначальной подготовки включает следующее:

- a) введение;
- b) основные положения;
- c) специализация;
- d) подготовка на рабочих местах.

Примечание 1. Подробная информация, касающаяся содержания таких разделов, как введение, основные положения и подготовка на рабочих местах, содержится в Руководстве по компетенциям инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации (Doc 10070).

Примечание 2. Инструктивный материал относительно компонентов программы начальной подготовки инспекторов по летной годности содержится в Руководстве по летной годности (Doc 9760).

6.3.1.2 Первоначальная подготовка также должна охватывать по крайней мере следующие вопросы:

- a) правила и процедуры ВГА;
- b) ГосПБП, НПБП, СУБП и системы контроля качества;
- c) процедуры обеспечения соблюдения требований;
- d) аспекты человеческого фактора;
- e) подготовка по конкретным функциям и задачам инспектора с акцентом на те области, которые требуют утверждения ВГА.

6.3.1.3 Для инспекторов по производству полетов специализированная подготовка должна также включать подготовку по вопросам, конкретно связанным с воздушным судном и имеющим непосредственное отношение к функциям и задачам инспектора, в частности это касается бортовых систем и эксплуатации воздушного судна . Инспекторы по производству полетов могут получить квалификацию для эксплуатации конкретного типа воздушного судна посредством прохождения курсов, проводимых изготовителями воздушных судов, утвержденными учебными организациями или учебных курсов, проводимых эксплуатантами. Согласно общему правилу в случае непринятия надлежащих мер по предупреждению фактических или предполагаемых конфликтов интересов нежелательно, чтобы ИБПГА получал квалификацию эксплуатанта с инспекционной точки зрения подконтрольного ВГА.

6.3.1.4 Имеются также курсовые материалы для подготовки ИБПГА по техническим аспектам сертификации эксплуатантов. Примерами таких курсов являются предлагаемые Федеральным авиационным управлением (ФАУ) курсы "Государственный инспектор по безопасности полетов" в таких областях, как:

- a) "Производство полетов. Сертификация эксплуатантов (GSI-Ops)", курс 18700;
- b) "Летная годность. Сертификация эксплуатантов и утвержденных организаций по техническому обслуживанию (GSI-Air)", курс 18701;
- c) "Производство полетов. Сертификация авиагрузовых перевозчиков (GSI-AC)", курс 18702;
- d) "Государственные инспекторы по безопасности полетов. Выдача свидетельств авиационному персоналу (GSI-PEL)", курс 18710.

Примечание. Информация об этих курсах размещена на веб-сайте Секции по международной информационно-координационной подготовке авиационного персонала ИКАО <https://www.icao.int/Training/Pages/default.aspx>.

6.3.2 Периодическая подготовка

6.3.2.1 Для того чтобы ИБПГА поддерживали уровень своей квалификации и были в курсе последних новинок в области авиационной техники и оборудования, методик, процедур и новых разработок в соответствующих областях специализации, им необходимо периодически проходить техническую подготовку, которая должна включать:

- a) ознакомление с изменениями правил и процедур ВГА, имеющих отношение к задачам, выполняемым ИБПГА;
- b) техническую подготовку по вопросам, касающимся функций и задач, выполняемых ИБПГА, включая подготовку по вопросам, конкретно касающимся воздушных судов, изменения условий эксплуатации и перспективных технологий;
- c) рассмотрение результатов проводившейся в прошлом деятельности по сертификации и осуществлению надзора.

6.3.2.2 В некоторых государствах техническая подготовка может предоставляться на базе авиационных учебных центров в системе ВГА. Однако чаще такое обучение будет проводиться на курсах, предлагаемых изготовителями, учебными организациями, другими государствами или под эгидой ИКАО. Следует вновь подчеркнуть, что для поддержания нормальных рабочих отношений и избежания любых возможных конфликтов или противоречий нежелательно, чтобы ИБПГА проходили подготовку на базе эксплуатанта или организации, которые относятся к сфере их компетенции, если при этом не приняты надлежащие меры по предотвращению любых фактических или возможных конфликтов интересов.

6.3.2.3 Поддержание действительности квалификационных свидетельств и приемлемого уровня компетентности и знания характеристик, ограничений, оборудования, систем, правил производства полетов и т. д. позволит ИБПГА более точно оценивать знания, методы работы и общую компетентность персонала эксплуатанта. Например, инспекторам по производству полетов следует проходить переподготовку по вопросам бортовых систем и производства полетов, имеющим отношение к выполнению порученных им задач. Кроме того, желательно, чтобы инспекторы по производству полетов проходили периодическую подготовку на учебных устройствах имитации полета.

6.3.2.4 Эффективное использование людских ресурсов инспекцией ВГА и поддержание высокого уровня квалификации ИБПГА возможно лишь путем периодической практической и специализированной теоретической подготовки как на техническом уровне, так и по аспектам контроля. В конечном итоге такая подготовка позволяет добиться лучших результатов в выполнении работ и заслужить авторитет у эксплуатантов.

Часть II

ЭКСПЛУАТАНТ КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Глава 1

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЛУАТАНТА

1.1 Эксплуатант несет ответственность за безопасное производство полетов и соблюдение любых законодательных или нормативных актов, которые может принять государство эксплуатанта. Эти законы и нормы являются инструментарием, с помощью которого государство обеспечивает соблюдение положений Приложений, но они не дают эксплуатанту достаточно полных и подробных указаний относительно того, как осуществлять работу. Поэтому ответственность за выработку эксплуатационных инструкций, необходимых для безопасного, регулярного и эффективного выполнения полетов, несет эксплуатант. Такие эксплуатационные инструкции не должны вступать в противоречие с законами и нормативами государства эксплуатанта или таких других государств, в которые или из которых выполняются полеты. Эксплуатант публикует эксплуатационные инструкции в первую очередь в руководстве по производству полетов и МСМ, которые рассматриваются в главе 2 настоящей части и в части III.

1.2 В соответствии с частью I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и частью III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" соответственно СУБП сертифицированного эксплуатанта самолетов или вертолетов, уполномоченного выполнять международные коммерческие воздушные перевозки, должна быть приемлема для государства эксплуатанта. Эта СУБП должна как минимум соответствовать концептуальным рамкам для СУБП, предусмотренным добавлением 2 к Приложению 19.

Примечание. Инструктивный материал по СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

Глава 2

ЭКСПЛУАТАНТ. ОРГАНИЗАЦИЯ

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 В части I и разделе II части III Приложения 6 устанавливается, что одним из требований к выдаче и подтверждению действительности СЭ является создание и поддержание эксплуатантом методики управления и контроля за производством полетов. Таким образом эксплуатант должен иметь возможность организовать, проводить и контролировать планируемую или существующую деятельность коммерческой авиации.

2.1.2 Требуемая численность управленческого и контролирующего персонала зависит от масштабов и сложности деятельности. Эксплуатант должен определить обязанности и функции различных сотрудников, их взаимосвязь с другими сотрудниками и отношения в сфере летной эксплуатации в рамках организации в целом. Положения о полномочиях, задачах, обязанностях и взаимоотношениях по каждой ключевой должности должны быть понятными и выполняться занимающими эти должности лицами.

2.2 ОРГАНИЗАЦИЯ И АДМИНИСТРАТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

2.2.1 Необходимо иметь рациональную и эффективную структуру управления. Особенно важно, чтобы лица, осуществляющие руководство эксплуатационной деятельностью, имели должный статус в организационной структуре, обладали необходимыми опытом и квалификацией. Необходимо определить четкую иерархию ответственности и конкретные функции и обязанности подчиненных подразделений и должностей.

2.2.2 Следует ввести и выполнять приемлемые процедуры доведения до сведения соответствующего персонала принятых на уровне компании решений, процедур и эксплуатационных инструкций для постоянного информирования сотрудников по вопросам, относящимся к их работе.

2.2.3 Эксплуатант должен составить полное описание квалификационных требований, функций и должностных обязанностей по основным управленческим должностям, включая следующие:

- ответственный руководитель;
- руководитель полетов;
- шеф-пилот;
- сотрудник(и) по планированию использования самолетного парка;
- руководитель кабинного экипажа;
- руководитель службы безопасности полетов;
- руководитель службы подготовки;
- руководитель по вопросам поддержания летной годности;
- руководитель по наземному обслуживанию;
- руководитель службы контроля качества;
- руководитель службы авиационной безопасности.

2.2.4 В зависимости от масштабов и сложности деятельности на одного сотрудника могут возлагаться несколько из перечисленных выше функций, если такая структура управления приемлема для ВГА.

2.3 РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ

2.3.1 Руководство по производству полетов определяет структуру авиакомпании и индивидуальные функции и обязанности.

2.3.2 В отношении организационной структуры компании руководство по производству полетов включает следующее:

- a) описание организационной структуры, включая общую организационную структуру компании и подразделения по производству полетов. Должны быть определены взаимосвязь между подразделением по производству полетов и другими отделами, система подчинения и иерархия отчетности по всем отделам, департаментам и т. д., имеющим отношение к безопасности летной работы;
- b) фамилию каждого из руководителей, отвечающих за производство полетов, поддержание летной годности и техническое обслуживание, подготовку экипажей и наземные операции, с описанием их функций и обязанностей и контактной информацией;
- c) описание функций, обязанностей и полномочий руководителей эксплуатационной службы в части обеспечения безопасности полетов и соблюдения применимых норм;
- d) описание системы контроля за работой эксплуатанта, включая формы надзора за безопасностью летной работы и квалификационные требования к персоналу, занимающемуся контролем и надзором за этой работой. В частности, руководство содержит процедуры аттестации эксплуатационного персонала, а также контроля, анализа и хранения записей, летной документации и относящихся к безопасности полетов данных;
- e) систему принятия новых эксплуатационных инструкций и информации, дополняющих материал руководства по производству полетов, включая применимость такой информации и ответственность за ее принятие.

2.4 РУКОВОДСТВО ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

2.4.1 Согласно положениям главы 8 части I и главы 6 раздела II части III Приложения 6 эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для государства регистрация руководства по регулированию технического обслуживания (МСМ), которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом по техническому обслуживанию и эксплуатационным персоналом. Эксплуатант, ответственный за МСМ, обеспечивает внесение в это руководство изменений и, при необходимости, пересматривает его. Кроме того, в главе 8 части I и главе 6 раздела II части III Приложения 6 содержится требование, согласно которому в МСМ должны учитываться аспекты человеческого фактора. Инструктивный материал по учету аспектов человеческого фактора содержится в *Руководстве по обучению в области человеческого фактора* (Doc 9683).

2.4.2 В главе 11 части I и главе 9 раздела II части III Приложения 6 конкретно говорится об информации, подлежащей включению в МСМ. МСМ должно содержать описание процедур эксплуатанта, необходимых для обеспечения поддержания летной годности воздушных судов эксплуатанта, и включать следующую информацию:

- a) описание требуемых эксплуатантом процедур, обеспечивающих гарантии в том, что:
 - i) каждое воздушное судно поддерживается в пригодном для выполнения полетов состоянии;
 - ii) эксплуатационное и аварийно-спасательное оборудование, необходимое для выполнения предполагаемого полета, находится в работоспособном состоянии;
 - iii) сертификат летной годности каждого воздушного судна является действительным;
- b) описание, в соответствующих случаях, административных договоренностей между эксплуатантом и утвержденной организацией по техническому обслуживанию (АМО), включая, при необходимости, порядок пересмотра этих договоренностей;
- c) общее описание и местоположение капитального оборудования;
- d) процедуры, позволяющие удостовериться в том, что регламент организации по техническому обслуживанию включает виды работ, требуемые для воздушных судов эксплуатантов;
- e) описание процедур технического обслуживания и процедур заполнения и подписания свидетельств о техническом обслуживании в тех случаях, когда техническое обслуживание выполняется лицом или организацией, не являющимися АМО;
- f) должность(и), фамилию(и), обязанности лица или группы лиц, отвечающих за то, что все работы по техническому обслуживанию выполняются и контролируются в соответствии с требованиями МСМ, и организационной схемы с указанием соответствующей иерархии ответственности;
- g) ссылку на программу технического обслуживания каждого типа эксплуатируемого воздушного судна (см. часть III *Руководства по летной годности* (Doc 9760));
- h) процедуры, устанавливающие порядок, в соответствии с которым руководство может удостовериться в том, что все регламентные и внеплановые работы по техническому обслуживанию на воздушном судне эксплуатанта выполнены своевременно, под контролем и довлетворительным образом;
- i) управление процессом утверждения модификаций и ремонтов;
- j) описание методов, используемых для составления и хранения документации, касающейся поддержания летной годности эксплуатантом (см. часть III *Руководство по летной годности* (Doc 9760));
- k) в случае самолетов с максимальной взлетной массой 5700 кг или вертолетов с максимальной взлетной массой более 3175 кг:
 - i) описание процедур мониторинга оценки и представления государству регистрации отчетности об опыте технического обслуживания и производства полетов;
 - ii) описание процедур выполнения требований к предоставлению информации об обслуживании, предусмотренных частью II Приложения 8;
 - iii) описание процедур оценки информации о поддержании летной годности и рекомендаций, предоставляемых организацией, ответственной за конструкцию типа и реализацию рассматриваемых в качестве необходимых итоговых мер по результатам оценки в соответствии с процедурами, приемлемыми для государства регистрации;

- l) описание процедур координации регламентного технического обслуживания реализации мер по результатам получения обязательной информации о поддержании летной годности и, если применимо, того, каким образом альтернативные средства обеспечения соответствия необходимо принять и соблюдать для обеспечения надлежащего выполнения работы;
- m) описание процесса создания и обеспечения функционирования системы анализа и постоянного мониторинга выполнения и эффективности программ технического обслуживания в целях устранения любых недостатков этих программ;
- n) описание типов и моделей воздушных судов, к которым относится данное руководство;
- o) описание процедур, обеспечивающих гарантии в том, что информация о непригодных к эксплуатации системах и компонентах, оказывающих влияние на летную годность, регистрируются, а дефекты устраняются;
- p) описание процедур информирования государства регистрации о существенных событиях в процессе эксплуатации и соблюдение требования Приложения 8 о предоставлении информации об обслуживании;
- q) описание процедур определения соответствия сведений о массе и центровке фактическому статусу конфигурации воздушного судна.

2.4.3 Для обеспечения гарантий в выполнении персоналом по техническому обслуживанию эксплуатанта своих обязанностей и требований программ технического обслуживания воздушных судов могут потребоваться дополнительные процедуры. Рекомендуются следующие дополнительные процедуры:

- a) описание процедур, обеспечивающих гарантии в том, что техническое обслуживание воздушного судна выполняется в соответствии с программой технического обслуживания;
- b) описание учебной программы для персонала по техническому обслуживанию, нанятого эксплуатантом, учитывающей порученные персоналу функции и обязанности;
- c) описание СУБП эксплуатанта;
- d) описание процедуры, обеспечивающей гарантии в том, что модификации и ремонты выполняются в соответствии с требованиями летной годности государства регистрации;
- e) описание процедуры, используемой для пересмотра и осуществления контроля за выполнением требований МСМ.

Примечание. В тех случаях, когда информация о СУБП уже содержится в других документах, можно сделать ссылку на этот документ и увязать его с соответствующими положениями МСМ. Инструктивный материал по СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

2.4.4 Согласно положениям главы 8 части I и главы 6 раздела II части III Приложения 6 эксплуатант предоставляет государству эксплуатанта и государству регистрации экземпляр МСМ эксплуатанта совместно со всеми поправками и/или изменениями и обеспечивает внесение такого обязательного материала, который может потребовать государство эксплуатанта или государство регистрации.

Часть III

ЗАЯВЛЕНИЕ НА ВЫДАЧУ СЭ, ОЦЕНКА И СЕРТИФИКАЦИЯ

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Примечание 1. Инструктивный материал по связанным с летной годностью аспектам подачи заявления на выдачу СЭ содержится в главе 2 части IV Руководства по летной годности (Doc 9760).

Примечание 2. Процедуры, изложенные в главе 1 Руководства по летной годности (Doc 9760) и более подробно рассматриваемые в последующих главах, основаны на положениях курса 18700 ИКАО "Государственный инспектор по безопасности полетов. Производство полетов" (GSI-OPS), курса 18701 ИКАО "Государственный инспектор по безопасности полетов. Летная годность. Сертификация эксплуатантов и утвержденных организаций по техническому обслуживанию" (GSI-AIR), курса 18702 ИКАО "Производство полетов. Сертификация грузовых авиаперевозчиков" (GSI-AC) и курса 18710 ИКАО "Государственные инспекторы по авиационному персоналу. Выдача свидетельств авиационному персоналу" (GSI-PEL), подготовленных ФАУ Соединенных Штатов Америки в сотрудничестве с ИКАО.

1.1 ВВЕДЕНИЕ

1.1.1 Цель СЭ заключается в удостоверении того, что указанные в нем коммерческие воздушные перевозки разрешены государством эксплуатанта и должны выполняться в соответствии с применимыми нормами и правилами. ГДГА должен установить процедуры выдачи СЭ и постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов и инспекции со стороны ВГА в отношении операций, выполняемых в соответствии с СЭ и связанными с ним эксплуатационными спецификациями. СЭ состоит из двух частей – сам СЭ и связанные с ним эксплуатационные спецификации, которые определяют работу эксплуатанта.

1.1.2 В процессе сертификации ГДГА должен убедиться в том, что эксплуатант, несущий основную ответственность за безопасность полетов, отвечает необходимым требованиям, установленным для выдачи СЭ, и обладает возможностями и компетентностью для безопасного и эффективного осуществления полетов с соблюдением применимых норм и правил. Помимо оценки способностей и компетентности эксплуатанта, ГДГА должен также постараться информировать кандидата об организационных и процедурных вопросах, позволяющих обеспечить в итоге безопасную и успешную в экономическом отношении работу. Таким образом, если в процессе сертификации будут достигнуты цели как государства, так и кандидата, тем самым будет положено начало процессу выполнения ими своих совместных обязательств по обеспечению безопасности, регулярности и эффективности полетов, что, в свою очередь, позволит укрепить доверие общественности к работе кандидата в качестве эксплуатанта и обладателя СЭ.

1.1.3 В начале процесса сертификации ГДГА должен назначить одного ИБПГА руководителем проекта и создать группу по сертификации, включив в нее квалифицированных и опытных ИБПГА с необходимой специализацией, например по производству полетов, техническому обслуживанию и управлению безопасностью полетов. Кандидата следует информировать о том, что руководитель проекта будет отвечать за координацию всех аспектов процесса сертификации и согласование всех вопросов между кандидатом и ВГА.

1.1.4 Сложность и масштабы деятельности авиакомпаний могут существенно различаться, и поэтому руководитель проекта и группа по сертификации должны располагать достаточной свободой действий в части

принятия решений и выработки рекомендаций в ходе процесса сертификации. Окончательные рекомендации руководителя проекта и решение ГДГА относительно сертификации и выдачи СЭ должны основываться на определении того, отвечает ли заявитель требованиям, установленным государством в своих нормативных положениях по воздушной навигации, располагает ли он адекватным оборудованием и способностью выполнять предлагаемые перевозки безопасным и эффективным образом.

1.1.5 Процесс, описанный в части III, предусматривает оценку заявителя и первоначальную выдачу СЭ. Последующие требования, связанные с введением новых типов или моделей воздушных судов или новых видов полетов, в общих чертах аналогичны.

1.1.6 Инструктивный материал по сертификации и проверке деятельности эксплуатанта содержится в дополнении D к части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и дополнении С к части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6.

1.1.7 Описываемый здесь процесс предназначен для сертификации эксплуатантов, однако в части II Приложения 8 и части III Руководства по летной годности (Doc 9760) содержатся положения, касающиеся процесса сертификации АМО, аналогичного процессу, предусмотренному для утвержденной учебной организации.

1.2 ПРОЦЕДУРА СЕРТИФИКАЦИИ

1.2.1 Процедуру подачи заявления и выдачи СЭ лучше всего организовать по этапам, как правило, в указанной ниже последовательности:

- a) этап, предшествующий подаче заявления;
- b) этап подачи официального заявления;
- c) этап оценки документации;
- d) этап демонстрации и инспекции;
- e) этап сертификации.

1.2.2 Ниже кратко охарактеризован каждый из этих этапов, а более подробно они рассматриваются в последующих главах настоящей части.

1.2.3 В процессе реализации любого из этих этапов заявитель может официально прекратить всю деятельность по сертификации, или отдел ВГА может определить, что заявитель не сможет продолжить процесс сертификации. Информация о прекращении реализации любого проекта сертификации должна быть доведена до сведения ГДГА.

1.3 ЭТАП, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ ПОДАЧЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

1.3.1 Будущий эксплуатант, который намерен подать заявление на выдачу СЭ, должен провести предварительные переговоры с ВГА и получить исчерпывающую информацию, касающуюся типа полетов, которые могут быть разрешены, сведений, которые должны быть представлены заявителем, и процедур, которые будут применяться при рассмотрении заявления. Важно, чтобы заявитель уже на этом этапе, предшествующем подаче заявления, имел четкое представление о форме и содержании документов, требуемых при подаче официального заявления. Эти данные следует включить в стандартный информационный проспект для заявителей.

1.3.2 В ВГА будущего эксплуатанта должны информировать о приблизительной продолжительности периода, который потребуется для проведения процесса сертификации после получения полного и правильно оформленного заявления. Такая информация особенно важна для новых эксплуатантов и позволит заявителям избежать ненужных финансовых затрат в период сертификации.

1.3.3 В тех случаях, когда организация заявителя находится в стадии формирования, а заявитель располагает незначительным эксплуатационным опытом или совсем не имеет его, заявителю следует сообщить, что оценка его эксплуатационной компетентности, возможно, потребует достаточно продолжительной проверки в эксплуатационных условиях, включая проверку летной эксплуатации, и не исключено, что принятию окончательного решения по заявлению может предшествовать длительный период, так что неизбежны значительные финансовые издержки.

1.3.4 Важность тщательной и внимательной предварительной оценки заявления невозможно переоценить. Чем полнее оцениваются возможности заявителя на этом этапе, тем меньше вероятность возникновения серьезных проблем на этапах оценки документации и демонстрации и инспекции, предшествующих сертификации, или в ходе последующей деятельности эксплуатанта. Анализ заявления, о котором говорится в главе 2 части III, позволит определить его приемлемость в предварительном плане или неприемлемость. Если во втором случае характер недостатков допускает возможность их устранения, заявителю следует предоставить достаточно возможностей для повторной подачи заявления. Такая оценка необходима уже на ранних этапах для того, чтобы выявить любые серьезные недостатки в предложении и позволить заявителю подготовить альтернативные предложения, в которых такие выявленные недостатки будут устраниены.

1.3.5 Если заявление будет признано приемлемым для ВГА по итогам предварительной оценки, следует рекомендовать заявителю приступить к подготовке к началу перевозок при том понимании, что СЭ будет выдан при условии успешного выполнения оставшихся процедур сертификации.

1.3.6 Этап, предшествующий подаче заявления, должен включать параллельную оценку финансового, экономического и юридического статуса заявителя и предлагаемой организации. Финансовая жизнеспособность организации может быть наиболее серьезным фактором при принятии решения о выдаче или отказе в выдаче СЭ. Заявитель должен иметь гарантированный доступ к достаточным финансовым ресурсам для получения всего необходимого оборудования, средств и персонала и для полной поддержки деятельности на ранних этапах, когда объемы поступлений незначительны и трудно предсказуемы. Недостаток или серьезные ограничения ресурсов нередко имеют негативные последствия для безопасности и эффективности полетов. Опыт показывает, что эксплуатанты пытаются сэкономить на таких важных аспектах, как регламентное техническое обслуживание, приобретение необходимых запасных частей, подготовка персонала, а также в других аналогичных областях, затрагивающих безопасность полетов. Оценка финансовых ресурсов заявителя обычно проводится на основе ревизии активов и пассивов эксплуатанта и тщательного анализа всей финансовой информации и других данных, например предлагаемых сделок по закупке или аренде воздушных судов и основного оборудования.

1.3.7 Таким образом, необходимо учитывать следующие аспекты: наличие достаточных финансовых ресурсов; структуры маршрутов и воздушных судов, подходящих для предлагаемых перевозок; планируемый уровень обслуживания, соответствующий потребностям или спросу и отвечающий общественным интересам; соответствие предлагаемой деятельности положениям двусторонних или многосторонних соглашений о воздушном транспорте, касающимся коммерческих прав, частоты полетов, провозной емкости, маршрутов и т. д., стороной в которых является данное государство, а также наличие исследований по перевозкам или других данных, свидетельствующих о том, что предлагаемые полеты будут экономически рентабельными.

1.3.8 Во многих государствах ВГА может не располагать квалифицированным персоналом или сотрудниками для проведения финансовых, экономических и юридических оценок заявителя и предлагаемой организации. В таких случаях важно, чтобы ГДГА получал требуемую профессиональную помощь от других ведомств государства в процессе оценки и сертификации.

1.3.9 Важно, чтобы приемлемость по финансовым, экономическим и правовым аспектам оценивалась на как можно более раннем этапе процесса сертификации, прежде чем в этом процессе будут задействованы дополнительные ресурсы. Если предлагаемая организация не считается жизнеспособной ввиду финансовых, экономических и правовых факторов, дальнейшие действия следует приостановить до тех пор, пока не будет определено, могут ли быть устранены эти недостатки.

1.4 ЭТАП ПОДАЧИ ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

1.4.1 По завершении оценки финансовых, экономических и правовых аспектов заявления эксплуатанта и после устранения любых недостатков необходимо вынести предварительное заключение относительно осуществимости предлагаемой операции в целом. Если принято предварительное решение о ее приемлемости, можно перейти ко второму этапу процесса сертификации – этапу подачи официального заявления.

1.4.2 Официальное заявление на выдачу СЭ с приложением требуемой документации должно представляться по форме, предписываемой ВГА. Заявитель должен представить всю необходимую документацию, предусмотренную главой 3 настоящей части, включая информацию о проведенной соответствующим полномочным органом оценке финансовых возможностей потенциального эксплуатанта выполнять предлагаемые полеты, о чем говорится в разделе 1.3 настоящей главы.

1.4.3 Подача эксплуатантом официального заявления рассматривается ВГА как то, что заявитель знаком с нормами и правилами, применимыми к предлагаемым полетам, готов продемонстрировать метод их соблюдения и представить для тщательной оценки, демонстрации и инспекции требуемые руководства, программы подготовки, эксплуатационные средства и объекты технического обслуживания, воздушные суда, вспомогательное оборудование, архивы, программу перевозки опасных грузов, программу обеспечения авиационной безопасности, летный персонал и основных руководителей, включая функционирование системы административного обеспечения и управления безопасностью полетов. Если какие-либо виды деятельности или услуги предоставляются подрядной организацией, необходимо, чтобы заявитель предоставил дополнительную подробную информацию.

1.5 ЭТАП ОЦЕНКИ ДОКУМЕНТОВ

1.5.1 Этап оценки документов предусматривает детальное ознакомление со всей документацией и руководствами, представленными заявителем, с целью удостовериться в том, что включены и должным образом учтены все аспекты, требуемые правилами. Этот этап будет также предусматривать проведение оценки плана внедрения СУБП, которая должна учитывать масштабы деятельности заявителя, а также сложность предоставляемых им авиационных продуктов или услуг.

1.5.2 Для упрощения работы на этом этапе процесса сертификации заявителю следует координировать все аспекты подготовки требуемых документов с группой ВГА по сертификации до подачи официального заявления. ИБПГА рассматривает документы, представленные в рамках предыдущего этапа, в целях определения соблюдения заявителем соответствующих правил обеспечения безопасности полетов и эксплуатационной практики. На этом этапе проводится первоначальное утверждение учебных программ заявителя, а при необходимости утверждаются или принимаются программы технического обслуживания. Проводится оценка объектов, демонстрируется порядок аварийной эвакуации, устраняются все другие недостатки и даются ответы на открытые вопросы.

1.6 ЭТАП ДЕМОНСТРАЦИИ И ИНСПЕКЦИИ

1.6.1 На этом этапе будет проводиться инспекция объектов базы и представительств, системы руководства полетами и средств контроля, а также программ подготовки и учебных средств, систем контроля и планирования технического обслуживания воздушных судов и выполнение учебных программ; анализируются процедуры технического обслуживания, производства полетов и ведения документации, а также рассматривается выполнение полетов по маршруту. Эта деятельность может также предусматривать проведение собеседований с сотрудниками с целью убедиться в том, что информация о соответствующих процедурах доведена до их сведения и правильно понята. Кроме того, в рамках инспекции следует также провести оценку внедрения структуры, процессов, видов деятельности и интерфейсов системы управления безопасностью полетов.

1.6.2 В рамках этого процесса демонстрации будут подлежать система руководства полетами, ситуации, предусматривающие аварийную эвакуацию с воздушного судна и вынужденную посадку на воду, а также выполнение демонстрационных полетов. ИБПГА проводят оценку соблюдения заявителем нормативных положений и эксплуатационной практики обеспечения безопасности полетов. В случае принятия ВГА соответствующего решения при демонстрации аварийной эвакуации или вынужденной посадки на воду могут использоваться данные, полученные в результате реализации надежных аналитических методов, или результаты демонстраций, проведенных другими эксплуатантами, о чем говорится в главе 5 настоящей части.

1.7 ЭТАП СЕРТИФИКАЦИИ

1.7.1 Завершением процесса сертификации является этап сертификации, на котором руководитель проекта ВГА принимает решение о том, что все требования сертификации – как эксплуатационные, так и экономические – выполнены удовлетворительным образом и что эксплуатант соблюдает все применимые нормы и располагает всеми возможностями для выполнения своих обязанностей и безопасного и эффективного производства полетов.

1.7.2 Этап сертификации также обеспечивает гарантии в том, что заявитель располагает всеми необходимыми компонентами и элементами, процессами, видами деятельности и интерфейсами для реализации начального этапа внедрения своей СУБП, что позволяет убедиться в надлежащем и эффективном выполнении им предполагаемых операций с учетом предусмотренных государством задач и целей в области обеспечения безопасности полетов.

1.7.3 Руководителю проекта ВГА следует представить ГДГА письменный отчет, содержащий рекомендацию о выдаче СЭ.

1.7.4 Кульминационным моментом этого этапа является выдача СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, на основании которых будут выполняться предусмотренные полеты.

1.7.5 После выдачи СЭ ВГА будет отвечать за постоянный надзор и проводить периодические инспекции с целью удостовериться в том, что эксплуатант продолжает соблюдать принятые ВГА нормы, разрешения, ограничения и положения СЭ и эксплуатационных спецификаций. Такие периодические инспекции являются элементами программы постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов.

Глава 2

ЭТАП, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ ПОДАЧЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

2.1 ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ЗАПРОС И ОТВЕТ ВГА

2.1.1 Этап, предшествующий подаче заявления, начинается с предварительного письменного запроса заявителя, запроса по телефону или в ходе личного посещения ВГА. Заявителю следует, насколько это возможно, заблаговременно до начала выполнения предполагаемых полетов обратиться в ВГА.

2.1.2 Сотрудникам ВГА следует рекомендовать заявителю внимательно ознакомиться с правилами, директивами и консультативными материалами ВГА и направить информационную брошюру, содержащую указания относительно требований к персоналу, производству полетов, техническому обслуживанию и управлению безопасностью полетов, а также разъяснения, касающиеся процесса сертификации.

2.1.3 Стандартный информационный комплект должен содержать подлежащую заполнению заявителем форму предоценочного заявления перспективного эксплуатанта (см. дополнение А к настоящей части), и следующую справочную информацию:

- a) описание процесса подачи заявления на получение СЭ;
- b) обзор конкретных правил ВГА;
- c) рекомендации по оценке заявителя на получение сертификата;
- d) рекомендации по выдаче СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций;
- e) инструкции по заполнению формы предоценочного заявления (см. дополнение В к настоящей части);
- f) перечень документов, подлежащих представлению совместно с официальным заявлением;
- g) график мероприятий, реализуемых в процессе сертификации;
- h) любые другие директивные или консультативные материалы ВГА, необходимые для процесса сертификации.

2.1.4 Цель предоценочного заявления будущего эксплуатанта – установить намерение заявителя продолжить процесс сертификации, что позволит ВГА предусмотреть ресурсы и запланировать процесс сертификации.

2.1.5 Образец формы предоценочного заявления и инструкции по заполнению этой формы приводятся в дополнениях А и В к настоящей части.

2.2 ДЕЙСТВИЯ ВГА ПО ПОЛУЧЕНИИ ЗАПОЛНЕННОГО ПРЕДОЦЕНОЧНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ БУДУЩЕГО ЭКСПЛУАТАНТА

2.2.1 По получении заполненного предоценоочного заявления перспективного эксплуатанта ВГА назначает руководителя проекта и группу по сертификации из числа ИБПГА, обладающих надлежащей квалификацией.

2.2.2 Группа ВГА по сертификации проведет рассмотрение предоценоочного заявления кандидата и, если представленная информация будет сочтена приемлемой, руководитель проекта запланирует встречу с заявителем, предшествующую подаче заявления.

2.3 ВСТРЕЧА, ПРЕДШЕСТВУЮЩАЯ ПОДАЧЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

2.3.1 Встреча, предшествующая подаче заявления, проводится для того, чтобы подтвердить информацию, предоставленную в предоценоочном заявлении, и выяснить, обладает ли заявитель необходимыми знаниями соответствующих норм и требований ВГА, а также информировать заявителя о том, чего от него ожидает ВГА.

2.3.2 На встрече, предшествующей подаче заявления, должны присутствовать руководитель проекта и члены группы ВГА по сертификации и основные руководители организации заявителя. Заявитель должен быть готовым к обсуждению в общем плане всех аспектов предлагаемых перевозок.

2.3.3 На встрече, предшествующей подаче заявления, заявителю и всем представителям руководящего персонала, участвующим в этой встрече, следует предоставить максимальный объем информации, необходимой для осознания ими процесса сертификации, и использовать предусмотренный процессом сертификации график проведения мероприятий в целях оказания содействия проведению обсуждения и обеспечению охвата всех элементов процесса сертификации.

2.3.4 Заявителю следует предоставить общий обзор процесса сертификации и информацию о правительственноном ведомстве, отвечающем за финансовые, экономические и правовые вопросы, а также о необходимой оценке финансовых ресурсов заявителя и его способности осуществлять предлагаемые полеты. Необходимо, чтобы оценка финансовых, экономических и юридических аспектов была начата уже на раннем этапе, так как СЭ должен выдаваться только при наличии удовлетворительной оценки этих аспектов соответствующим ведомством.

2.3.5 Руководитель проекта и члены группы ВГА по сертификации должны подготовить информационный проспект о подаче заявления для вручения на встрече, предшествующей подаче заявления. Этот проспект должен быть более подробным, чем стандартная информационная брошюра, о которой говорится выше в п. 2.1.3, и должен быть предназначен для оказания помощи заявителю при подготовке официального заявления на сертификацию. Указанный проспект для заявителя должен содержать информационную брошюру, о которой уже говорилось, список документов, которые необходимо представить вместе с официальным заявлением, график мероприятий в процессе сертификации, пример эксплуатационных спецификаций, связанных с СЭ, и любую другую информацию, которая может быть полезной. Требуемую документацию следует подробно обсудить на встрече, предшествующей подаче заявления, с тем чтобы дать заявителю как можно больше информации.

2.3.6 После встречи, предшествующей подаче заявления, группа по сертификации проанализирует ее результаты. Если, по мнению группы по сертификации, заявитель не готов к подаче официального заявления, ему следует дать рекомендации по дополнительной подготовке и запланировать еще одну встречу, предшествующую подаче заявления, или, в качестве альтернативы, заявителю можно посоветовать отказаться от намерения подать заявление на сертификацию.

2.3.7 Если группа по сертификации установит, что информация в предоценочном заявлении является удовлетворительной и заявитель хорошо представляет себе процесс сертификации, заявителю следует предложить подготовить официальное заявление и начать процесс, описанный в главе 3 настоящей части.

Глава 3

ЭТАП ПОДАЧИ ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

3.1 ПАКЕТ ДОКУМЕНТОВ ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

3.1.1 Официальное заявление на сертификацию должно представлять собой бланк заявления или письмо с дополнениями, содержащими информацию, требуемую ВГА, составляющие в совокупности пакет документов официального заявления. Подготовку заявления и прилагаемых к нему документов следует вести в координации с членами группы ВГА по сертификации после встречи, предшествующей подаче заявления. Такая координация действий сотрудников заявителя и группы ВГА по сертификации обеспечит качественную подготовку пакета документов, прилагаемых к заявлению, и облегчит работу на более позднем этапе оценки документов.

3.1.2 Заявление должно быть подписано ответственным руководителем организации заявителя и содержать по крайней мере следующую информацию:

- a) заявление о том, что заявитель представляет официальную просьбу о выдаче СЭ;
- b) название (фамилию) и адрес заявителя;
- c) местонахождение и адрес основного места деятельности заявителя, основной эксплуатационной базы и базы технического обслуживания или местонахождение и название АМО;
- d) информацию о любых договоренностях о техническом обслуживании или возможностях организации по техническому обслуживанию или, при необходимости, о перспективных возможностях;
- e) описание организации работы и корпоративной структуры заявителя, названия и адреса организаций, а также фамилии и адреса отдельных лиц, имеющих основную финансовую заинтересованность;
- f) фамилию, имя и адрес юридического представителя заявителя;
- g) информацию об основных руководителях, например ответственный руководитель, руководитель полетов, шеф-пилот, руководитель(и) службы планирования использования парка воздушных судов, руководитель(и) службы бортпроводников, руководитель службы безопасности полетов, руководитель службы подготовки персонала, руководитель по вопросам поддержания летной годности, руководитель по наземному обслуживанию, руководитель службы авиационной безопасности и руководитель службы контроля качества;
- h) характер предлагаемых полетов: пассажирские/грузовые/почтовые, дневные илиочные, по правилам визуальных полетов (ПВП) или правилам полетов по приборам (ППП), а также информацию о планируемой перевозке опасных грузов;
- i) желаемую дату начала перевозок;
- j) если законодательством государства предусматривается взимание сборов за выдачу СЭ, они должны оплачиваться в момент подачи заявления в знак подтверждения заявителем своих обязательств до принятия государством решения о выделении каких-либо ресурсов на реализацию этого проекта.

- 3.1.3 К официальному заявлению должны прилагаться следующие дополнения:
- а) информация о запрашиваемых эксплуатационных спецификациях и о том, как будут выполняться соответствующие условия, о чем говорится в п. 3.2.1;
 - б) график мероприятий в процессе сертификации с указанием соответствующих событий и сроков;
 - в) первоначальное заявление о соблюдении или подробное описание того, как заявитель намеревается продемонстрировать соблюдение каждого положения аэронавигационных норм;
 - г) структура управления и ключевые сотрудники, включая должности, фамилии, образование, квалификацию и опыт работы по выполнению нормативных требований;
 - д) руководство по СУБП или соответствующая документация, касающаяся СУБП;
 - е) список планируемых пунктов назначения и запасных аэропортов для регулярных перевозок, районов полетов для нерегулярных перевозок и эксплуатационных баз, по применимости, для планируемых полетов;
 - ж) список воздушных судов, которые будут эксплуатироваться;
 - з) закупочные или арендные документы, контракты или письма о намерении;
 - и) организация подготовки и аттестации экипажа и наземного персонала, а также требуемые и имеющиеся средства и оборудование;
 - к) руководство по производству полетов;
 - л) МСМ;
 - м) информация об используемых методах руководства полетами и надзора;
 - н) статус оценки финансовых, экономических и правовых аспектов соответствующим департаментом правительства;
 - о) программа технического обслуживания, утвержденная государством регистрации для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна;
 - п) программа обеспечения надежности, в соответствующих случаях;
 - р) информация о системе обеспечения качества технического обслуживания или альтернативной системе;
 - т) информация о договоренностях с АМО о выполнении технического обслуживания или документация, подтверждающая использование утвержденной АМО.

Более подробное описание некоторые из этих дополнений приводится в разделе 3.2.

3.2 ДОПОЛНЕНИЯ К ОФИЦИАЛЬНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ

3.2.1 Информация о запрашиваемых эксплуатационных спецификациях. Требования и рекомендации в отношении эксплуатационных спецификаций содержатся в добавлении 6 к части I и добавлении 3 к части III Приложения 6. В ВГА должны иметься типовые эксплуатационные спецификации для того, чтобы эксплуатанты, выполняющие аналогичные полеты с использованием сопоставимого оборудования, руководствовались одними и теми же стандартами. Заявитель указывает требуемые эксплуатационные спецификации, подходящие с точки зрения предполагаемых перевозок, из числа типовых эксплуатационных спецификаций ВГА на предоценоочной встрече. Требуемые эксплуатационные спецификации будут включать запрошенные заявителем разрешения, условия и ограничения, относящиеся к типу или типам воздушных судов и предполагаемым видам полетов, и положены в основу эксплуатационных спецификаций, которые в конечном итоге будут выданы вместе с СЭ.

3.2.2 График мероприятий. График мероприятий является одним из основных документов, содержащим список событий, мероприятий, программ, закупок воздушных судов и средств, которые будут подготовлены для инспекции ВГА до сертификации. Такой график должен включать информацию о:

- a) датах начала подготовки членов экипажа и персонала технического обслуживания;
- b) сроках готовности объектов технического обслуживания для инспекции;
- c) сроках готовности каждого из требуемых руководств для оценки;
- d) сроках готовности воздушных судов для инспекции;
- e) сроках готовности объектов аэровокзала для инспекции;
- f) возможностях и планируемых датах проведения демонстрации аварийной эвакуации, вынужденной посадки на воду и демонстрационных полетов;
- g) датах предполагаемой аттестации преподавательского состава и других сотрудников, подлежащих утверждению ВГА.

Такие даты следует устанавливать в логической последовательности, оставляя ВГА достаточно времени для рассмотрения, инспекции и утверждения по каждому пункту. Общий план следует постоянно уточнять для сохранения контроля за процессом сертификации.

Примечание. По решению ВГА для демонстрации аварийной эвакуации или вынужденной посадки на воду, описанной в главе 5 настоящей части, могут использоваться данные, полученные при применении достоверных методов анализа или в ходе демонстрации другими эксплуатантами.

3.2.3 Первоначальное заявление о соблюдении. Первоначальное заявление о соблюдении должно представлять собой полный список всех нормативов ВГА, применимых к предлагаемой операции. По каждому правилу или его разделу следует дать краткое описание или ссылку на руководство или другой документ. В каждом случае такое описание или ссылка должны оговаривать метод соблюдения. Если на момент подачи официального заявления метод соблюдения окончательно не определен, следует указать срок, к которому будет представлена окончательная информация. Цель заявления о соблюдении – обеспечить рассмотрение заявителем всех нормативных требований. Этот документ помогает группе ВГА по сертификации выяснить, в каких разделах руководств, программ и процедур эксплуатанта рассматриваются соответствующие нормативные требования.

3.2.4 Структура управления и ключевые сотрудники. В нормативных документах ВГА должны быть перечислены основные руководящие должности с указанием квалификационных требований к лицам, занимающим такие должности, причем такие требования могут варьироваться в зависимости от сложности предполагаемой

деятельности. Требования должны распространяться на следующие или эквивалентные им должности: ответственный руководитель или генеральный директор, руководитель полетов, шеф-пилот, руководитель(и) службы планирования использования самолетного парка, руководитель службы бортпроводников, руководитель службы безопасности полетов, руководитель службы подготовки персонала, руководитель подразделения по поддержанию летной годности, руководитель по наземному обслуживанию, руководитель службы авиационной безопасности и руководитель службы контроля качества. В этом списке необходимо указать названия должностей руководителей, фамилии занимающих их лиц, их квалификацию и опыт соответствующей руководящей работы, а также, если применимо, наличие свидетельств, квалификационных отметок и авиационного опыта.

3.2.5 *Документация СУБП.* Согласно Приложению 19 эксплуатантам самолетов или вертолетов, имеющих право на выполнение международных коммерческих перевозок в соответствии с положениями части I или раздела II части III Приложения 6 соответственно, необходимо внедрить СУБП. В состав документации по СУБП должны входить руководство по СУБП и другая соответствующая документация.

Примечание. Инструктивный материал о СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

3.2.6 *Аэродромы и районы.* Следует представить список аэродромов назначения и запасных аэродромов, выбранных для выполнения предлагаемых регулярных полетов, и районов полетов для нерегулярных перевозок.

3.2.7 *Воздушные суда, которые будут эксплуатироваться.* Следует представить список воздушных судов, которые будут эксплуатироваться, с указанием типа, модели, серии и национальных и регистрационных знаков по каждому воздушному судну и подробными данными о происхождении и источнике для каждого воздушного судна, если такая информация имеется. Возможно, подробных данных по отдельным воздушным судам не имеется, и в этом случае следует представить документальные свидетельства, описанные в п. 3.2.8.

3.2.8 *Закупочные или арендные документы, контракты или письма о намерении.* Документы о приобретении, аренде, контракты или письма о намерении являются подтверждением того, что заявитель действительно приобретает воздушные суда, средства и службы, необходимые для выполнения предлагаемой работы. Если официальные контракты еще не заключены, необходимо представить письма или другие документы о предварительной договоренности или о намерении. Такие документы должны относиться к воздушным судам, средствам и службам, службам предоставления метеорологической информации, средствам связи, объектам и средствам технического обслуживания, службам авиационных карт и публикаций, данным анализа и препятствий по аэродрому, учебной базе и средствам обучения на стороне.

3.2.9 *Подготовка летного и наземного персонала и требуемые для этого средства.* Следует представить информацию о требуемых и располагаемых средствах для подготовки персонала компании и о программах подготовки с указанием сроков начала и завершения базовой программы. Подготовка должна включать следующие темы: возможности человека, управление факторами угроз и ошибок, перевозка опасных грузов и авиационная безопасность. Особое внимание применительно к членам экипажа следует уделять ознакомлению с процедурами компании, практической отработке применения аварийного оборудования, наземной авиационной подготовке, работе на тренажерах и других средствах имитации условий полета и учебным полетам. Все эти аспекты должны предусматриваться программами начальной подготовки и переподготовки.

3.2.10 *Руководство по производству полетов.* В руководстве по производству полетов, которое может состоять из отдельных частей, должны излагаться общая политика заявителя, функции и обязанности персонала, принципы и процедуры руководства полетами, а также инструкции и информация, необходимые летному и наземному персоналу для выполнения своих обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов. Объем и количество томов руководства по производству полетов зависят от масштабов и сложности предлагаемых перевозок.

Примечание. Вопросы организационной структуры и содержания руководства по производству полетов рассматриваются в добавлении 2 к части I и добавлении 8 к части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6.

3.2.11 *MCM.* Согласно положениям глав 8 и 11 части I и глав 6 и 9 раздела II части III Приложения 6 эксплуатант обеспечивает наличие приемлемого для государства регистрация руководства по регулированию технического обслуживания, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией. MCM должно содержать описание административных договоренностей между заявителем и АМО. Оно должно также определять подлежащие использованию процедуры, функции и обязанности эксплуатационного персонала и персонала по техническому обслуживанию, инструкции и информацию, которые позволяют персоналу по техническому обслуживанию и эксплуатационному персоналу выполнять свои обязанности в соответствии с предписанными стандартами выполнения работ и обеспечения безопасности полетов. Подробная информация о требованиях и содержании содержится в главе 7 части III Руководства по летной годности (Doc 9760).

3.2.12 *Программа технического обслуживания.* Согласно положениям главы 8 части I и главы 6 раздела II части III Приложения 6 эксплуатанты должны предоставлять программу технического обслуживания, утвержденную государством регистрации, для ее использования персоналом по техническому обслуживанию и эксплуатационным персоналом в качестве инструктивного материала. В программе технического обслуживания, включающей регламент работ по техническому обслуживанию, подробно излагаются требования к техническому обслуживанию для отдельных воздушных судов.

3.2.13 *Программа обеспечения надежности.* В соответствующих случаях согласно положениям главы 11 части I и главы 9 раздела II части III Приложения 6 составной частью программы технического обслуживания должна быть программа обеспечения надежности. Подробная информация о требованиях и содержании содержится в главе 7 части III Руководства по летной годности (Doc 9760).

3.2.14 *Методика руководства полетами и надзора.* В этом документе следует изложить предложения заявителя в отношении руководства полетами и надзора, включая функции диспетчера, контроля за выполнением полетов или слежения за полетами, а также процедуры связи.

3.2.15 *Оценка финансовых, экономических и юридических аспектов.* В пакете документов официального заявления следует четко указать статус оценки финансовых, экономических и юридических аспектов, поскольку успешные результаты такой оценки являются важнейшим условием выдачи СЭ.

3.3 ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ РАССМОТРЕНИЕ КОМПЛЕКТА ДОКУМЕНТОВ ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

3.3.1 Группа ВГА по сертификации проведет предварительное рассмотрение комплекта документов официального заявления, чтобы убедиться в том, что все требуемые дополнения представлены, что в них содержится необходимая информация и что качество документов отвечает установленным требованиям для проведения продуктивной официальной подачи заявки для начала процесса сертификации. После письменного уведомления о принятии или отклонении официального комплекта документации руководитель проекта неофициально проинформирует заявителя о результатах предварительного рассмотрения.

3.3.2 В ходе предварительного рассмотрения необходимых руководств по производству полетов и МСМ, а также других связанных с безопасностью полетов руководств заявителя следует также ознакомиться с процедурами их распространения, изменения и использования. Группа ВГА по сертификации должна проверить:

- a) имеется ли возможность оперативного пересмотра руководств;

- b) обеспечивает ли система возможность определения персоналом статуса пересмотра руководства;
- c) указана ли дата последнего пересмотра на каждой странице;
- d) содержатся ли в руководстве ссылки на соответствующие правила ВГА.

3.3.3 В ходе предварительного рассмотрения руководства по производству полетов следует также затронуть ряд обязательных вопросов, включая по крайней мере следующие:

- a) административное обеспечение и надзор за производством полетов;
- b) управление безопасностью полетов;
- c) политику и процедуры, регламентирующие летную эксплуатацию и планирование заправки топлива, управление расходом топлива на маршруте, минимальный запас топлива и аварийный запас топлива;
- d) минимальные абсолютные высоты полета;
- e) эксплуатационные минимумы аэродрома или вертодрома;
- f) правила ограничения полетного времени и служебного полетного времени и предоставление адекватного периода отдыха для членов летного и кабинного экипажей, дополняемые при необходимости положениями об управлении риском утомляемости;
- g) летно-технические характеристики воздушного судна;
- h) справочник маршрутов;
- i) процедуры поиска и спасания;
- j) инструкции по перевозке опасных грузов и действиям в аварийной ситуации в случае инцидента с опасными грузами;
- k) навигационные инструкции;
- l) инструкции по ведению связи;
- m) программы начальной и периодической подготовки;
- n) процедуры и инструкции по авиационной безопасности.

3.3.4 При предварительном рассмотрении МСМ необходимо ознакомиться с требуемым содержанием, имея при этом в виду, что данное руководство должно быть приемлемым для государства регистрации воздушного судна.

3.3.5 В ходе предварительного рассмотрения руководства по СУБП (которое может представлять собой отдельный документ или входить в состав другой организационно-распорядительной документации эксплуатанта) следует также рассмотреть концептуальные рамки, охватывающие компоненты и элементы СУБП.

Примечание. Инструктивный материал по СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

3.3.6 В ходе предварительного рассмотрения руководитель проекта ВГА может счесть необходимым привлечь в группу по сертификации дополнительных специалистов, например для ознакомления с материалом о конкретном типе воздушных судов или конкретной навигационной системе.

3.4 ПРИЕМЛЕМОСТЬ ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

3.4.1 Если пакет документов официального заявления является неполным или неприемлемым по иным соображениям, ВГА следует информировать об этом заявителя, подробно изложить недостатки и рекомендовать повторно внести официальное заявление.

3.4.2 Если группа по сертификации считает представленную в пакете документов официального заявления информацию приемлемой, руководитель проекта назначит встречу с заявителем для подачи официального заявления.

3.5 ВСТРЕЧА ДЛЯ ПОДАЧИ ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

3.5.1 Во встрече для подачи официального заявления должны участвовать руководитель проекта, члены группы ВГА по сертификации и основные руководители организации заявителя; целью этой встречи является решение любых вопросов, которые могут возникнуть у ВГА или заявителя для достижения взаимопонимания в отношении будущих процедур в процессе подачи заявления.

3.5.2 В частности, во время встречи для подачи официального заявления необходимо подтвердить, что информация об опыте работе руководителей отвечает нормативным требованиям; следует остановиться на любых ошибках или упущениях в пакете документов заявления, устраниить возможные конфликты в графике и согласовать процесс пересмотра дат событий, укрепить контакты и рабочие отношения между членами группы ВГА по сертификации и сотрудниками заявителя и, наконец, принять решение о приемлемости пакета документов официального заявления. Необходимо понимать, что принятие комплекта документов официального заявления руководителем проекта не означает принятия или одобрения любых содержащихся в нем дополнений, которые позднее будут детально изучены. Выявление значительных расхождений в ходе такого углубленного изучения может потребовать проведения дополнительных встреч отдельных членов группы ВГА по сертификации с сотрудниками заявителя.

3.5.3 После встречи для подачи официального заявления и при условии успешного принятия пакета документов заявления руководитель проекта должен передать заявителю письмо с подтверждением получения и принятия официального заявления.

3.5.4 В процессе сертификации заявитель может официально прекратить всю деятельность по сертификации или департамент ВГА может определить, что у заявителя отсутствует возможность реализации процесса сертификации. О прекращении реализации любого проекта сертификации необходимо уведомить ГДГА. ВГА может:

- a) отказать в принятии заявки на выдачу СЭ, если ВГА придет к выводу о том, что заявитель не имеет надлежащего или соответствующего оборудования или не способен обеспечивать безопасное выполнение полетов;
- b) прекратить процесс сертификации в связи с отсутствием контактов или деятельности в течение периода, превышающего 90 календарных дней;

- c) прекратить процесс сертификации в тех случаях, когда становится очевидным тот факт, что продолжение этого процесса не приведет к утверждению или принятию (например, многочисленные недостатки, связанные с представлением документации заявителем), или
- d) возобновить процесс сертификации, если заявитель внесет изменение, касающееся изгото-вителя или модели воздушного судна.

Глава 4

ЭТАП ОЦЕНКИ ДОКУМЕНТОВ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 После принятия официального заявления группы ВГА по сертификации приступает к тщательной оценке всех документов и руководств, которые по существующим правилам должны быть представлены в ВГА. Этап оценки документов предусматривает проведение подробного анализа всех руководств и документации, а также предусмотренных ими методов, процедур и политики. Цель такой оценки заключается в поддержании соответствия правилам и эксплуатационной практике обеспечения безопасности полетов. Заявителю следует согласовывать с группой ВГА по сертификации все аспекты разработки необходимой документации до представления официального комплекта документов. Сложность подлежащей оценке информации, содержащейся в руководствах и документации заявителя, зависит от сложности предполагаемых операций. ВГА следует стремиться проводить такие оценки в соответствии с графиком мероприятий, подготовленным заявителем и согласованным при подаче официального заявления. Если документ или руководство являются неполными или имеют недостатки или при выявлении случаев несоблюдения норм, или практики безопасной эксплуатации, такие документы или руководства следует вернуть заявителю для предпринятия корректирующих действий.

4.1.2 В разделе 4.2 ниже приводится список подлежащих утверждению или технической оценке документов и руководств. Документы или руководства, признанные удовлетворительными, будут утверждены или приняты, как это предусмотрено действующими правилами. Утверждение должно подтверждаться подписанным документом или сертификатом. О принятии материала, который не требует официального утверждения, должно свидетельствовать соответствующее письмо или отсутствие каких-либо возражений со стороны ВГА в отношении такого материала в течение заранее установленного периода.

4.1.3 Сложность информации, которая должна рассматриваться в документах и руководствах заявителя, зависит от сложности предлагаемых перевозок.

4.2 ПРИМЕРЫ ДОКУМЕНТОВ И РУКОВОДСТВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ОЦЕНКЕ

4.2.1 Ниже приводится не являющийся исчерпывающим список документов и руководств, которые должны быть представлены заявителем и подлежат оценке ВГА на данном этапе. Важно иметь в виду, что процесс сертификации эксплуатанта является совместным проектом, реализуемым различными подразделениями, которым следует координировать свои действия для обеспечения того, чтобы все руководства были согласованы, а приводимые в различных руководствах процедуры не противоречили друг другу и не отличались (например, процедуры, касающиеся устранения дефектов или перечня минимального оборудования (MEL)). В этой связи важно, чтобы подразделения инспекции по летной годности и отделы OPS ВГА осуществляли совместную координацию своей деятельности и предоставляли документальное подтверждение того, чтобы обе организации принимали участие в выдаче СЭ:

- a) проект эксплуатационных спецификаций;
- b) заявление о соблюдении;

- c) анкетные данные руководителей с указанием квалификации и опыта работы в авиации;
- d) руководства по летной эксплуатации воздушных судов;
- e) руководства по производству полетов (отдельные руководства и материалы, перечисленные ниже, являются составной частью руководства по производству полетов):
 - 1) руководство по производству полетов воздушных судов;
 - 2) перечень минимального оборудования (MEL);
 - 3) перечень отклонений от конфигурации (CDL);
 - 4) руководство по летно-техническим характеристикам воздушных судов;
 - 5) руководство по регулированию массы и центровке;
 - 6) руководство по загрузке и обслуживанию воздушного судна или руководство по наземному обслуживанию;
 - 7) руководства по обучению для членов летного экипажа, кабинного экипажа, эксплуатационного персонала и наземного персонала;
 - 8) справочник маршрутов;
 - 9) руководство по опасным грузам;
 - 10) карточки с информацией для пассажиров;
 - 11) контрольный перечень процедуры обыска воздушного судна;
 - 12) процедуры руководства полетами, обеспечения полетов, сопровождения полетов и т. д.;
- f) руководство по СУБП и соответствующая документация;
- g) руководство по программе обеспечения авиационной безопасности;
- h) MCM;
- i) программа технического обслуживания, включая регламент профилактических работ;
- j) руководство по обучению для персонала технического обслуживания;
- k) план демонстрации аварийной эвакуации;
- l) план демонстрации вынужденной посадки на воду;
- m) план демонстрационных полетов.

Примечание 1. При условии принятия ВГА соответствующего решения для демонстрации аварийной эвакуации или вынужденной посадки на воду, описание которых приводится в главе 5 настоящей части, могут использоваться данные, полученные на основе использования надежных аналитических методов или результатов демонстраций, проведенных другими эксплуатантами.

Примечание 2. Инструктивный материал относительно системы документации по безопасности полетов, которая должна быть создана, содержится в дополнении F к части I и дополнении D к части III Приложения 6.

4.2.2 Все руководства должны содержать информацию о процедурах подготовки, контроля и распространения каждого руководства, способов обновления руководств, а также публикации и распространения поправок.

4.2.3 Руководства следует надлежащим образом пересматривать и изменять после введения новых требований, видов полетов или оборудования.

4.3 ОЦЕНКА ДОКУМЕНТОВ

4.3.1 *Проект эксплуатационных спецификаций.* Эксплуатационные спецификации являются составной частью СЭ. Во время встречи, предшествующей подаче заявления, заявитель получит копию типовых эксплуатационных спецификаций ВГА, и при этом заявитель уточнит список желаемых эксплуатационных спецификаций для включения в проект эксплуатационных спецификаций. Этот проект будет доработан заявителем и группой ВГА по сертификации с целью включения необходимых разрешений, условий и ограничений, с тем чтобы эксплуатационные спецификации соответствовали характеру будущих полетов заявителя. Информация об эксплуатационных спецификациях должна быть включена в руководство по производству полетов. Последующие изменения спецификаций могут вноситься позднее эксплуатантом или ВГА с учетом меняющихся обстоятельств.

4.3.2 *Заявление о соблюдении.* Группа по сертификации проанализирует заявление о соблюдении, привданное подтвердить выполнение заявителем всех нормативных требований, применимых к предлагаемой операции. Это заявление также содержит для сведения группы по сертификации информацию о том, в каких руководствах, программах и процедурах заявителя рассматриваются соответствующие нормативные требования. Окончательная версия заявления о соблюдении должна быть подготовлена и принята ВГА до начала инспекции летной эксплуатации, описанной в п. 5.5 данной части.

4.3.3 *Анкетные данные руководства с указанием квалификации и опыта работы в авиации.* В этот перечень следует включить должности руководителей, фамилии занимающих их лиц и указать их квалификацию, опыт руководящей работы и наличие свидетельств, квалификационных отметок и опыта работы в авиации.

4.3.4 *Руководства по летной эксплуатации воздушных судов.* Руководства по летной эксплуатации необходимы для отдельных воздушных судов, и они подлежат контролю со стороны государства регистрации. Необходимо ознакомиться с порядком управления, контроля и внесения изменений в экземпляры руководств по летной эксплуатации, а также средствами представления членам летного экипажа информации о летно-технических характеристиках и ограничениях воздушных судов. Руководство по летной эксплуатации должно содержать по крайней мере информацию, предусмотренную частями IIIA, IIIB, IVA и IVB Приложения 8.

4.3.5 *Руководство по производству полетов.* Руководство по производству полетов является средством, с помощью которого заявитель намеревается контролировать все аспекты планируемой операции. Обычно оно состоит из четырех частей: общий раздел, эксплуатационные данные о воздушных судах, информация о районах, маршрутах и аэродромах и раздел обучения. Механизмы управления и контроля применительно к руководству по производству полетов уже оценивались в ходе предварительного рассмотрения на этапе подачи официального заявления в процессе сертификации.

4.3.5.1 Требования о представлении руководства по производству полетов, включая перечень конкретных пунктов, которые требуют утверждения государством эксплуатанта, положения о структуре и обязательном содержании, содержатся в части I и разделе II части III Приложения 6. Минимальный перечень вопросов, которые должны рассматриваться в руководстве по производству полетов, приведен в добавлении 2 части I и в

добавлении 8 раздела II части III Приложения 6. Инструктивный материал по разработке руководства по производству полетов содержится в документе "Инструктивный материал по подготовке руководства по производству полетов" (Doc 10153).

4.3.5.2 Руководство по производству полетов и последующие изменения к нему должны представляться в ВГА для изучения и, если это требуется, принятия или утверждения. При необходимости ВГА потребует переработать руководство для обеспечения соблюдения нормативов и требований в области безопасности полетов данного государства.

Примечание. Инструктивный материал относительно утверждения и принятия содержится в дополнении D к части I и дополнении С к части III Приложения 6.

4.3.5.3 Прежде чем приступить к этапу инспекции, связанному с наземной или летной эксплуатацией, группе по сертификации следует провести подробное рассмотрение руководства по производству полетов. В руководстве по производству полетов должны четко и сжато излагаться необходимые принципы и инструкции для персонала заявителя в отношении производства полетов. Руководство по производству полетов не должно содержать информации, не имеющей отношения к предлагаемой деятельности. Поэтому необходимо в самом начале принять решение относительно приемлемости руководства по производству полетов. В ходе последующей инспекции наземной и летной эксплуатации будет установлена способность организации заявителя эффективно проводить политику и выполнять инструкции, содержащиеся в руководстве по производству полетов.

4.3.5.4 Отвечающее предъявляемым требованиям руководство по производству полетов должно, как минимум:

- a) включать правила государства эксплуатанта, а также любой конкретный обязательный материал и не противоречить правилам любого другого государства, где будут осуществляться полеты;
- b) содержать четкие, полные и подробные эксплуатационные инструкции, указания по проводимой политике и процедуры, с тем чтобы эксплуатационный персонал, т. е. члены экипажей, персонал, занятый наземным обслуживанием, погрузкой, техническим обслуживанием, управлением полетами и административными функциями, был полностью информирован о том, что от него требуется. Ожидается, что указанный персонал, должным образом используя этот материал, будет выполнять свои обязанности с высокой степенью точности, что приведет к безопасному и эффективному производству полетов. Процедуры должны быть эффективными, основываться на надежных принципах безопасности и быть реально выполнимыми;
- c) предусматривать внесение поправок и обновление содержащейся в нем информации;
- d) представлять персоналу необходимые указания и инструкции в подходящей и удобной форме. Следует убедиться в том, что заявитель разработал требуемые инструкции с учетом рекомендаций относительно их формы и содержания;
- e) устанавливать стандартные процедуры в отношении всех функций членов экипажа.

4.3.5.5 В ходе детального изучения руководства по производству полетов ИБПГА должен удостовериться в том, что заявитель установил эффективные процедуры пересмотра, распространения и использования руководства по производству полетов. Каждый экземпляр руководства должен быть пронумерован и выдаваться согласно специальному списку рассылки, а пользователь должен отвечать за его оперативное и полное обновление. В список рассылки следует включить всех сотрудников эксплуатационных подразделений и другой персонал, которому содержащаяся в руководстве информация требуется для надлежащего выполнения своих обязанностей. Те части руководства, которые необходимо иметь на борту каждого воздушного судна, должны быть изданы в удобной для пользования форме и скомпонованы таким образом, чтобы можно было быстро получить точные сведения.

4.3.5.6 Примеры руководств или других документов, которые включаются в руководство по производству полетов и должны оцениваться, приведены в пп. 4.3.5.6.1–4.3.5.6.13.

Примечание. Информация относительно руководства по СУБП содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

4.3.5.6.1 *Руководства по эксплуатации воздушного судна.* Руководства по эксплуатации воздушного судна для каждого типа воздушных судов, которые будут выполнять полеты, являются обязательными согласно требованиям главы 6 части I и главы 4 раздела II части III Приложения 6. Руководства по эксплуатации воздушного судна должны определять порядок действий в нормальной, нештатной и аварийной ситуациях, подробное описание систем воздушного судна и используемые контрольные перечни.

4.3.5.6.2 *MEL.* Перечень минимального оборудования (MEL), определяющий аспекты эксплуатации воздушного судна при определенных условиях с частично неработающим оборудованием, должен иметься для каждого типа и модели эксплуатируемых воздушных судов. Этот список, подготовленный заявителем в соответствии с основным перечнем минимального оборудования (MMEL) для типа, утвержденным государством разработчика, или даже на более жестком уровне, составляется с учетом имеющихся у заявителя воздушных судов и установленного на них оборудования. MEL должен утверждаться государством эксплуатанта. MEL должен иметься в распоряжении членов летного экипажа, персонала по техническому обслуживанию и сотрудников, отвечающих за руководство полетами. MEL также должен содержать инструкции по его использованию. Важно обеспечить, чтобы задачи, описание которых приводится MEL, входили в компетенцию пилота или персонала по техническому обслуживанию (например, О и М), а также то, чтобы мероприятия по техническому обслуживанию и решения о переносе их выполнения на более поздний срок принимались в соответствии с нормативными требованиями государства и чтобы MEL отражал конфигурацию воздушных судов заявителя.

Примечание. Инструктивный материал относительно MEL содержится в дополнении Е к части I и дополнении В раздела II части III Приложения 6.

4.3.5.6.3 *CDL.* CDL для каждого типа и каждой модели воздушного судна может определяться организацией, ответственной за конструкцию типа, и утверждаться государством разработчика с целью предусмотреть возможность выполнения полета без оговоренных внешних агрегатов. CDL содержит любую необходимую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях или корректировке характеристик и должен иметься в распоряжении членов летного экипажа, персонала технического обслуживания и сотрудников, осуществляющих руководство полетами. CDL должен включать инструкции по использованию. Важно обеспечить, чтобы задачи, описание которых приводится CDL, входили в компетенцию пилота или персонала по техническому обслуживанию (например, О и М), а также то, чтобы мероприятия по техническому обслуживанию и решения о переносе их выполнения на более поздний срок принимались в соответствии с нормативными требованиями государства и чтобы CDL отражал конфигурацию воздушных судов заявителя.

4.3.5.6.4 *Руководство по летно-техническим характеристикам воздушного судна.* Требуется иметь руководство по летно-техническим характеристикам для каждого типа и модели воздушных судов, которые планируется эксплуатировать. Такие руководства должны содержать полную информацию о характеристиках и процедурах расчета параметров для всех этапов полета при осуществлении полета воздушного судна в рамках ограничений характеристик, оговоренных в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна. Это руководство должно содержать ограничения характеристик для взлета, полета по маршруту и посадки при всех работающих двигателях и в ситуации с неработающим двигателем, а также должно учитывать определенные факторы, влияющие на характеристики, такие как дистанция при ожидании перед взлетом, состояние ВПП (влажная, загрязненная и т. д.), конфигурация или техническое состояние воздушного судна и условия окружающей среды. Заявитель должен иметь систему, позволяющую представлять данные о нынешних характеристиках и препятствиях в отношении используемых воздушных судов, маршрутов и аэродромов/вертодромов.

4.3.5.6.5 *Руководство по регулированию массы и центровке.* Это руководство определяет систему получения, обновления и рассылки эксплуатационному персоналу информации о массе и центровке каждого эксплуатируемого воздушного судна и о средствах поддержания актуальности этой информации. В руководстве изложены процедуры подготовки грузовых ведомостей, рассадки пассажиров и распределения груза, определения массы пассажиров, багажа и груза и использования стандартной массы, а также порядок внесения изменений в последний момент.

4.3.5.6.6 *Руководство по загрузке и обслуживанию воздушного судна или руководство по наземному обслуживанию.* Это руководство содержит процедуры и ограничения в отношении обслуживания, заправки, загрузки и выгрузки, предполетной подготовки и послеполетной проверки применительно к конкретным типам и моделям воздушных судов. Это руководство должно предоставляться членам летного экипажа, персоналу технического обслуживания, сотрудникам наземного обслуживания и агентам по обслуживанию.

4.3.5.6.7 *Руководства по обучению для членов летного экипажа, кабинного экипажа, эксплуатационного персонала, наземного персонала и персонала технического обслуживания.* Руководства по обучению должны иметься для всех категорий эксплуатационного персонала, сотрудников по техническому обслуживанию и наземному обслуживанию. Они должны охватывать все аспекты начальной подготовки, переподготовки и повышения квалификации.

4.3.5.6. Справочник маршрутов. Справочник маршрутов требуется для предоставления летному экипажу и персоналу, отвечающему за руководство полетами, информации о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах/вертодромах, схемах полета по приборам для вылета, полета по маршруту и прибытия, которые необходимы для выполнения конкретного полета.

4.3.5.6.9 *Руководство по опасным грузам.* Все заявители должны иметь руководство, содержащее процедуры обработки опасных грузов, аварийных действий при инцидентах с опасными грузами и подготовки персонала. Уровень детализации зависит от предполагаемого статуса заявителя в отношении перевозки опасных грузов. Если сделано заявление о намерении перевозить опасные грузы, заявитель должен будет подготовить комплексный материал по аспектам контроля, загрузки и перевозки опасных грузов и об аварийных действиях при инцидентах с опасными грузами и чрезвычайных ситуациях. Если заявитель не намеревается перевозить опасные грузы в качестве груза, он все равно должен будет предусмотреть в этом документе опасные предметы, являющиеся частью обычного бортового оборудования, опасные предметы, которые разрешается перевозить пассажирам, и опасные предметы, которые можно перевозить в качестве материалов авиакомпании. В любом случае эксплуатанты должны иметь процедуры для обработки опасных грузов, информацию о действиях в чрезвычайной ситуации и о требуемой подготовке с учетом предлагаемого уровня деятельности.

4.3.5.6.10 *Карточки для информации пассажиров.* Карточки для информации пассажиров должны дополнять устный инструктаж и соответствовать типу и модели воздушного судна и конкретному аварийному оборудованию.

4.3.5.6.11 *Контрольный перечень процедуры обыска воздушного судна.* Такой контрольный перечень должен находиться на борту воздушного судна и описывать процедуры поиска бомбы в случае подозреваемого акта диверсии, а также обыска воздушного судна для обнаружения скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств при наличии обоснованного подозрения в отношении того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства. Контрольный перечень следует дополнить инструкциями о порядке действий в случае обнаружения бомбы или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте для хранения бомбы на борту конкретного воздушного судна.

4.3.5.6.12 *Процедуры руководства полетами, обеспечения полетов, сопровождения полетов и т. д.* Это руководство должно содержать информацию о принятых заявителем процедурах руководства полетами, обеспечения полетов и сопровождения полетов. Оно должно включать процедуры действий в аварийных ситуациях и все процедуры ведения связи.

4.3.5.6.13 *Правила, ограничивающие полетное время и служебное полетное время и устанавливающие адекватные периоды отдыха для членов летного и кабинного экипажей.* Эти правила включены в руководства по производству полетов и должны соответствовать нормам государства эксплуатанта или утверждаться этим государством. В своей документации заявитель должен указать минимальное время, отводимое на предполетную подготовку и послеполетные мероприятия. Должны иметься процедуры, учитывающие периоды служебного времени, которые включают периоды летной работы и мероприятия помимо летной работы, в том числе наземную подготовку, тренажерную подготовку, участие в отработке практических действий на случай аварийной ситуации, руководство или работу в офисе, в частности в отношении периодов отдыха и последующего начала периода служебного полетного времени. Необходимо четко оговорить ответственность за подготовку инструкций и принятия решения по вопросам, касающимся полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха, а также за рассмотрение отчетов о случаях использования командиром воздушного судна своих дискреционных полномочий для увеличения периодов служебного времени или уменьшения периодов отдыха. Эти правила могут дополняться положениями руководства по производству полетов о системе управления риском утомляемости, подлежащими утверждению государством эксплуатанта.

4.3.6 *Руководство по программе обеспечения авиационной безопасности.* Это руководство должно описывать программу эксплуатанта по обеспечению авиационной безопасности, которая должна соответствовать требованиям национальной программы безопасности гражданской авиации государства эксплуатанта. В руководство также следует включить процедуры обеспечения авиационной безопасности, применимые к конкретному типу полетов.

4.3.7 *MCM.* В этом руководстве содержится информация о намерениях и процедурах заявителя в отношении сохранения летной годности используемых воздушных судов в течение срока их эксплуатации. Данное положение применимо независимо от того, планирует ли кандидат на получение СЭ также подать заявление на утверждение в качестве АМО или намерен использовать АМО для выполнения технического обслуживания на основе внешнего подряда.

4.3.8 *Программа технического обслуживания.* Программа технического обслуживания представляет собой документ, в котором приводится описание конкретных задач по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, необходимая для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, к которым она относится. Программа технического обслуживания, включающая информацию, содержащуюся в главе 8 части I Приложения 6 и утвержденная государством регистрации, необходима для каждого отдельного воздушного судна с учетом требований государства разработчика этого воздушного судна. Дополнительный инструктивный материал, касающийся требований и содержания программы технического обслуживания, приводится в главе 7 части III Руководства по летной годности (Doc 9760).

4.3.9 *Знаки, маркировки и информационные таблички.* Стандарты летной годности предусматривать установку внутри пассажирской кабины знаков, маркировок и информационных табличек для пассажиров. Согласно этим стандартам на борту воздушного судна должны находиться специальные знаки, маркировки и информационные таблички, а также любая дополнительная информация, маркировка приборов и информационные таблички, необходимые для безопасной эксплуатации систем и оборудования, с указанием ограничений или, в случае необычной конструкции, эксплуатационных характеристик или информации о характерных особенностях обращения с таким оборудованием. На знаки, маркировки и информационные таблички распространяются соответствующие стандарты, установленные государством разработчика в процессе сертификации типа, которые утверждаются, принимаются или валидируются государством регистрации для демонстрации того, что это воздушное судно отвечает требованиям летной годности. Эксплуатантам также следует обеспечить выполнение национальных правил государства эксплуатанта, касающихся знаков, маркировок и информационных табличек на борту их воздушных судов, что может дополнять стандарт, установленный государством разработчика и государством регистрации (например, конкретные лингвистические требования в отношении маркировки или информационных табличек). Эксплуатант может принять решение о нанесении непредусмотренных националь-

ными правилами дополнительных знаков, маркировок или информационных табличек. Государству эксплуатанта следует задействовать процесс утверждения для рассмотрения запросов отдельных эксплуатантов относительно дополнительных знаков, маркировок или информационных табличек.

4.3.10 *Планы демонстрации, требующие оценки.* В пп. 4.3.11.1–4.3.11.3 содержится информация о планах, подлежащих оценке ВГА.

4.3.10.1 *План демонстрации аварийной эвакуации.* Заявитель должен иметь план для демонстрации эвакуации воздушного судна. Принимая решение о том, требуется ли фактическая демонстрация, ВГА может учитывать демонстрации эвакуации, проведенные изготовителем воздушного судна или другим эксплуатантом для воздушного судна того же типа и модели. К плану необходимо приложить описание аварийного оборудования, установленного на воздушном судне.

4.3.10.2 *План демонстрации вынужденной посадки на воду.* Если предполагается выполнять полеты над водной поверхностью, заявитель должен иметь план демонстрации оборудования для вынужденной посадки на воду и способности выполнять процедуры вынужденной посадки на воду, включая подготовку пассажиров, воздушного судна и оборудования для вынужденной посадки на воду.

4.3.10.3 *План демонстрационных полетов.* Если ВГА сочтет необходимым проведение демонстрационных полетов, заявителю необходимо подготовить план проведения таких полетов с целью продемонстрировать способность эксплуатировать и обслуживать воздушное судно и выполнять конкретные виды полетов. Решение ВГА о том, требуется ли проведение демонстрационных полетов, и если да, то их количество и тип будут зависеть от оценки ВГА возможностей созданных заявителем систем эксплуатации и технического обслуживания.

Примечание. В случае принятия ВГА соответствующего решения при демонстрации аварийной эвакуации или вынужденной посадки на воду, описание которой приводится в главе 5 настоящей части, могут использоваться данные, полученные в результате применения надежных методов анализа или в ходе демонстраций, проведенных другими эксплуатантами.

Глава 5

ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕМОНСТРАЦИИ И ИНСПЕКЦИИ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Этап эксплуатационной демонстрации и инспекции предусматривает проведение инспекционной проверки объектов базового аэродрома и рабочих мест, процесса руководства полетами и средств осуществления надзора, учебных программ и учебных центров. Нормативные документы государства должны требовать, чтобы заявитель продемонстрировал способность соблюдать нормы и практику безопасной эксплуатации, прежде чем приступать к коммерческим полетам. На этом этапе заявитель на выдачу СЭ демонстрирует свою систему руководства полетами, процедуры аварийной эвакуации и вынужденной посадки на воду, кроме того, может предусматриваться выполнение демонстрационных полетов.

5.1.2 Такая демонстрация включает фактическое осуществление деятельности и/или выполнение полетов под наблюдением ИБПГА из группы по сертификации. Будет также проводиться на местах оценка оборудования для технического обслуживания воздушных судов и вспомогательных средств. В ходе таких демонстраций и инспекций ВГА оценивает эффективность разработанных заявителем политики, процессов, процедур, видов деятельности, инструкций и управления вопросами взаимодействия. На этом этапе особое внимание следует уделить эффективности эксплуатанта в управлении сферой. Недостатки необходимо доводить до сведения заявителя для предпринятия корректирующих действий до того, как можно будет выдать СЭ.

5.1.3 Предварительная оценка заявления, описанная в главах 3 и 4, должна дать ГДГА общее представление о масштабах предлагаемых перевозок и потенциальной возможности заявителя безопасно осуществлять эти перевозки. Однако до того, как будет санкционирована выдача СЭ, ВГА необходимо тщательно изучить эксплуатационные возможности заявителя. В ходе этого важного и более детального этапа изучения и оценки от заявителя потребуется продемонстрировать наличие административных, эксплуатационных возможностей выполнения полетов и управления безопасностью полетов на повседневной основе, включая, в некоторых случаях, выполнение пробных полетов по предлагаемым маршрутам, подтверждение адекватности средств, оборудования, эксплуатационных процедур и практики, а также компетентности административного, летного и наземного персонала. Демонстрационные полеты могут охватывать любые аспекты специальных разрешений в эксплуатационных спецификациях, которые войдут в СЭ после его выдачи. Тренировочные полеты или засылочные рейсы, выполняемые под наблюдением ИБПГА, могут засчитываться как демонстрационные полеты. На этом этапе изучения возможностей заявителя может также потребоваться демонстрация аварийной эвакуации и способности выполнять вынужденную посадку на воду, о чем говорится в пп. 5.4.11. и 5.4.12 настоящей части.

5.1.4 Этап эксплуатационной демонстрации должен охватывать все аспекты предлагаемых перевозок. Тем не менее в настоящем руководстве не рассматриваются такие необходимые элементы, как инспекция организации обслуживания пассажиров.

5.1.5 Поскольку детали проведения инспекции определяются многими факторами, такими как характер, масштабы и географические районы выполнения полетов, тип используемого бортового и наземного оборудования и методы руководства полетами и контроля, было бы практически нецелесообразно подготавливать всеобъемлющий материал общего назначения. В связи с этим материал, содержащийся в настоящей главе, следует рассматривать как изложение наиболее важных аспектов эксплуатации, подлежащих изучению, имея в

виду, что точная методика проведения инспекции определяется в зависимости от конкретных обстоятельств в каждом отдельном случае.

5.1.6 Необходимо также удостовериться в том, что средства, находящиеся в других государствах, которые предполагается использовать, являются адекватными, а свидетельства членов экипажа приемлемы для других государств, в которых будут выполняться полеты. Механизмы для определения этих элементов должны согласовываться государством эксплуатанта с другими заинтересованными государствами.

5.1.7 На этом этапе особую важность будет иметь координация деятельности группы ВГА по сертификации с заявителем. Заявителю следует постоянно информировать группу ВГА по сертификации о времени и месте выполнения демонстрационных полетов и инспекционных задач. Это особенно важно в связи с тем, что наблюдение за выполнением этих задач будет осуществляться одновременно в различных местах. Группу ВГА по сертификации следует информировать о том, что для проведения некоторых демонстраций могут быть использованы летные тренажеры или макеты конструкций воздушных судов. Реализация таких договоренностей потребует получения согласия руководителя проекта. Например, выполнение взлетов и посадок в условиях плохой видимости может быть продемонстрировано на летнем тренажере.

5.1.8 Как представляется, продемонстрировать аварийный уход на запасной аэродром при выполнении фактического полета в океаническом воздушном пространстве нереально, однако это можно сделать на тренажере. Кроме того, подразделение по диспетчерскому обслуживанию полетов может продемонстрировать повторную выдачу океанического диспетчерского разрешения в ходе командно-штабных учений. Кроме того, группу ВГА по сертификации следует постоянно информировать о возможностях осуществления одновременного наблюдения за выполнением различных демонстрационных задач. Например, инспектор по производству полетов может наблюдать за проведением пилотом-инспектором оценки пилотов в тех случаях, когда программой проверки предусматривается выполнение взлетов и посадок в условиях слабой видимости и аварийный уход на запасной аэродром при выполнении полетов по маршруту.

5.1.9 *Планы демонстрации.* Заявителю необходимо представить планы демонстрации, включая:

- a) план аварийной эвакуации;
- b) план вынужденной посадки на воду;
- c) план проведения испытаний.

5.1.10 *Проверка воздушного судна на соответствие требованиям.* Заблаговременно до выполнения предлагаемой оценки воздушного судна заявитель должен уведомить ВГА о наличии воздушного судна и предоставить полный комплект документации, касающейся конфигурации воздушного судна, или эквивалентной документации. Группа по сертификации рассматривает предоставленную заявителем документацию о соответствии для подтверждения того, что все необходимые записи имеются и их качество обеспечивает возможность продолжения процесса. Группа по сертификации оценивает используемый заявителем процесс подтверждения соответствия воздушного судна требованиям, используя для этого представленный заявителем полный комплект информации и документации, касающейся конфигурации воздушного судна.

5.1.11 Анализ состояния безопасности полетов является составной частью используемого процесса. Он демонстрирует способность заявителя анализировать и оценивать данные и принимать меры на основе полученной информации. Процесс также демонстрирует возможности заявителя осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов. В ходе процесса сертификации заявителю следует поставить задачи и собрать информацию относительно выполняемых им операций. На этом этапе заявитель проводит оценку производства полетов и разрабатывает план действий. Группу по сертификации необходимо убедить в том, что заявитель будет следовать процессу анализа безопасности полетов и предпринимать корректирующие действия по устранению недостатков.

5.1.12 *Демонстрация и проверка на наличие недостатков.* Если в любой момент этапа демонстрации и инспекции заявитель не обеспечивает реализацию графика мероприятий или реализуемые заявителем различные виды деятельности (такие как подготовка персонала, аварийная эвакуация) или некоторые вопросы (такие как MEL, процедуры ведения документации) имеют недостатки, необходимо предпринять корректирующие действия. Требуемые и рекомендуемые корректирующие меры, направленные на устранение конкретных типов недостатков, указываются в ходе соответствующих предметных обсуждений и рассматриваются в других главах настоящего руководства. При необходимости руководителю проекта следует запланировать проведение совещаний с заявителем в целях подробного рассмотрения всех недостатков. В соответствующих случаях руководитель проекта согласовывает новый или измененный график проведения мероприятий и, при необходимости, возобновляет реализацию этапа демонстрации или инспекции или этапа оценки документации.

5.1.13 *Выводы по результатам реализации этапа демонстрации и инспекции.* Руководителю проекта необходимо обеспечить гарантии в том, что выполнение предусмотренных заявителем мероприятий завершено и его результаты приемлемы для реализации следующего этапа сертификации.

5.1.14 *Заявитель подготовлен надлежащим образом.* На заключительном совещании с заявителем, посвященном рассмотрению итоговых демонстраций, руководитель проекта и группа по сертификации должны определить, готов ли заявитель к переходу к последнему этапу процесса сертификации. Если заявитель отвечает требованиям, предусмотренным этапом демонстрации и инспекции, и готов перейти к этапу сертификации, руководителю проекта следует проинформировать заявителя о том, что он может приступить к процессу сертификации.

5.1.15 *Заявитель не готов.* Если становится очевидным тот факт, что заявитель не в полной мере подготовлен к реализации процесса сертификации, руководитель проекта должен проинформировать заявителя о причинах, вызывающих обеспокоенность. В тех случаях, когда становится очевидным, что заявитель не способен подготовить надлежащие руководства и/или документацию, руководителю проекта следует рекомендовать заявителю вновь начать процесс демонстрации и инспекции после завершения заявителем процесса подготовки. Руководитель проекта может рекомендовать заявителю принять одну или несколько из перечисленных ниже мер:

- a) дополнительно проанализировать процесс сертификации и все соответствующие инструктивные материалы;
- b) тщательно проанализировать соответствующие правила;
- c) внести изменения в предлагаемый перечень основного руководящего состава;
- d) продолжить пользование услугами профессионального авиационного консультанта;
- e) прекратить деятельность по получению статуса организации, сертифицированной ВГА.

5.2 ОРГАНИЗАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ

5.2.1 На этапе эксплуатационной демонстрации и инспекции будут оцениваться организационная структура, методы управления, направления и основные принципы деятельности заявителя с целью убедиться в возможности осуществления необходимого и надлежащего контроля за предлагаемыми перевозками. Непременным условием является наличие рациональной и эффективной структуры управления; особенно важно, чтобы эксплуатационное руководство обладало необходимым статусом в организации заявителя и осуществлялось опытными и компетентными специалистами. В ходе бесед с занимающими ключевые посты руководителями и на основе собственных наблюдений группа ВГА по сертификации будет оценивать наличие надлежащейправленческой структуры и четко установленной иерархии ответственности с определением конкретных

обязанностей и ответственности подчиненных подразделений и отдельных лиц. Эти обязанности и ответственность должны быть четко определены в руководствах по производству полетов, документации СУБП, МСМ эксплуатанта, а также в других документах авиакомпании. Кроме того, следует выяснить, установлены ли приемлемые процессы доведения процедур и эксплуатационных инструкций авиакомпании до сведения соответствующего персонала, обеспечивая его постоянную информированность. Полномочия, задачи, обязанности и взаимоотношения для каждой должности должны ясно пониматься и выполняться лицами, занимающими эти должности.

5.2.2 Персонал заявителя должен быть на всех уровнях полностью вовлечен в производственный процесс и четко представлять себе, какими каналами связи следует пользоваться в ходе работы, а также осознавать пределы своих полномочий и ответственности.

5.2.3 Необходимо оценить уровень укомплектованности заявителя штатами и выяснить, достаточно ли количество персонала на управленческих и иных уровнях для выполнения требуемых функций. Количество и характер персонала будут варьироваться в зависимости от масштабов и сложности организации. Методом выборочного опроса группы ВГА по сертификации выяснит, достаточен ли уровень квалификации, опыта и компетентности управленческого персонала для выполнения порученных им обязанностей.

5.2.4 Опыт показывает, что качество работы прямо зависит от уровня руководства. Компетентное руководство, как правило, способствует безопасному выполнению полетов. Чрезмерное количество руководителей может привести к фрагментации ответственности и функций управления, и при этом работа станет такой же трудной и неэффективной, как и при нехватке руководящих кадров. В любом случае результатом является снижение эксплуатационных стандартов. Поэтому оценка организации заявителя является очень важным этапом процесса сертификационной инспекции. После установления адекватности уровня укомплектованности штатами и наличия должного управления в организации заявителя следует приступить к детальному изучению структуры организации, а также приемлемости и использования руководств по производству полетов и МСМ.

5.3 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

5.3.1 Основываясь на представленном заявителем руководстве по СУБП, ИБПГА следует убедиться в том, что на этапе демонстрации и инспекции все компоненты и элементы концептуальной основы СУБП "присутствуют" и "приемлемы" и готовы для начала производства полетов, включая необходимую организационную структуру, системы подотчетности, ответственности, политику и процедуры, независимо от масштабов и сложности выполняемых ими полетов.

5.3.2 В последующих пунктах содержится подробная информация о некоторых наиболее важных исходных требованиях, подлежащих выполнению до начала производства полетов заявителем. Несмотря на то что в настоящем инструктивном материале содержатся некоторые важные исходные требования, ВГА необходимо однозначно определить, какие требования заявитель должен продемонстрировать для подтверждения наличия у него системы управления безопасностью полетов и выдачи СЭ, поскольку сложность и масштабы операций, выполняемых заявителем, и требования государства эксплуатанта могут отличаться.

5.3.3 Документация по СУБП

5.3.3.1 Документация по СУБП должна включать в себя "руководство по СУБП" высокого уровня, в котором приводится описание политики в области СУБП, процессов и процедур поставщика обслуживания, направленных на оказание содействия внутреннему административному обеспечению, связи и реализации СУБП в рамках организации. Она должна помочь персоналу понять порядок функционирования СУБП организации и то, каким образом будет обеспечиваться реализация политики и целей в области безопасности полетов. Эта документация

должна включать описание системы, определяющей рамки СУБП. Она должна также оказывать содействие в уточнении взаимосвязи между различными аспектами политики, процессами, процедурами и практикой и определять то, каким образом они увязаны с политикой и задачами поставщика обслуживания в области безопасности полетов. Эта документация должна быть адаптирована и оформлена в письменном виде для осуществления повседневной деятельности по управлению безопасностью полетов таким образом, чтобы ее без труда могли понять сотрудники в рамках организации. Более подробная информация относительно документации по СУБП содержится в *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859).

5.3.4 Контрольный перечень, подлежащий заполнению до принятия СУБП

5.3.4.1 Помимо руководства по СУБП или соответствующей документации, компетентному полномочному органу следует проверить элементы, подробная информация о которых содержится в пп. 5.3.4.2–5.3.4.5.

5.3.4.2 Руководящие работники должны понимать свои обязанности. Ответственный руководитель должен продемонстрировать свою приверженность делу обеспечения безопасности полетов и его/ее поддержку ведущему персоналу; эта деятельность предусматривает участие в реализации политики и задач в области обеспечения безопасности полетов, включая политику, предусматривающую защиту данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих ресурсов. Компетентность руководителя группы обеспечения безопасности полетов должна быть подтверждена. Ведущие эксплуатационные специалисты должны также обладать достаточными знаниями в области идентификации факторов опасности и процедур и процессов оценки риска для безопасности полетов. Для проверки этих компетенций и профессиональной заинтересованности могут быть проведены собеседования.

5.3.4.3 Важно проверить, является ли используемый заявителями подход к сбору данных и информации о безопасности полетов, содержащихся в системе сбора и обработки данных по безопасности полетов (SDCPS), совместимым с SDCPS государства. Для оказания содействия совместному использованию и обмену информацией классификация и систематизация должны быть согласованы или стандартизированы. Общие определения, а также общие показатели эффективности или целевые показатели должны способствовать совместному достижению государством и его заинтересованными сторонами совместимых целей в области безопасности полетов. Все эти аспекты должны быть рассмотрены в рамках первоначального принятия СУБП, поскольку они будут способствовать постоянному повышению уровня безопасности полетов как в рамках государства, так и заинтересованных сторон.

5.3.4.4 СУБП заявителя должна учитывать ГосПБП и его НПБП, которые определяют стратегическое направление деятельности в области управления безопасностью полетов на национальном уровне и задачи государства в области безопасности полетов, его соответствующие показатели эффективности обеспечения безопасности полетов, задачи и уровни предупреждения, что, в свою очередь, будет способствовать достижению предусмотренных СУБП заявителя показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и целей в этой области. Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и цели заявителя должны быть приемлемыми для государства.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал относительно приемлемости показателей эффективности обеспечения безопасности полетов и целей содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

5.3.4.5 До начала выполнения операций следует провести подготовку персонала по вопросам политики и задач в области безопасности полетов, а также политики обеспечения защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и соответствующих ресурсов. Компетентному полномочному органу следует провести проверку того, знает ли персонал порядок представления донесений, особенно порядок использования внутренней системы добровольного представления донесений.

5.3.5 Интерфейсы

ВГА также следует проверить, что риски для безопасности полетов, связанные с реализацией эксплуатационной функции, такие как определение веса и расчет центровки, погрузка, выполнение работ по удалению/предупреждению обледенения, устранение проблем, связанных с техническим обслуживанием и т. д., которые внутри организации передаются на контрактной основе другому подразделению или внешнему подрядчику, в достаточной степени минимизированы. Процедуры, процессы и функции и обязанности должны быть четко определены и осознаны эксплуатационным персоналом заявителя и его суб(контрактного) подразделения или внешними организациями.

5.3.6 Принятие СУБП

5.3.6.1 СУБП заявителя должна быть приемлемой для ВГА, которому следует использовать свой собственный официальный процесс: этот процесс может быть составной частью утверждения сертификата, если он является СЭ, утверждения технического обслуживания или использования какого-либо другого аналогичного подхода. ВГА имеет возможность обеспечить принятие СУБП посредством, например, валидации сертификата, принятия руководства по управлению безопасностью полетов, использования результатов деятельности по осуществлению надзора, обнародование выводов, связанных с СУБП, и т. д.

5.3.6.2 ВГА следует разработать или использовать имеющиеся средства оценки СУБП, такие как средства международных организаций или полномочных органов¹, в целях оказания содействия оценке приемлемости политики, организационных структур, подотчетности, обязанностей, политики и процедур компонентов и элементов СУБП заявителя. После первоначального принятия такое средство(а) следует(ют) использовать в ходе осуществления постоянного надзора для оценки эффективности реализации и доведения СУБП до необходимого уровня. В рамках деятельности по осуществлению постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта основное внимание следует уделять областям, представляющим наибольший риск для безопасности полетов.

Примечание. На веб-сайте ИКАО, посвященном внедрению системы управления безопасностью полетов ИКАО (SMI), приводятся примеры осуществления основанного на оценке риска наблюдения (SRBS), включая приложение, обеспечивающее возможность составления графика мероприятий по осуществлению наблюдения, основанного на оценке риска для безопасности полетов. В Справочнике ИКАО для ВГА по вопросам управления рисками для безопасности полетов, связанными с COVID-19 (Doc 10144), содержатся инструктивные указания для государства относительно управления рисками для безопасности полетов авиации, связанными с COVID-19.

5.4 ИНСПЕКЦИЯ НАЗЕМНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.4.1 Общие положения

5.4.1.1 Цель этого этапа сертификационной инспекции заключается в том, чтобы убедиться на основе проверок на местах в том, что персонал заявителя, программы подготовки, наземное оборудование, средства и процедуры удовлетворяют соответствующим требованиям и пригодны для выполнения полетов, которые оговорены в заявлении.

¹ В качестве примеров можно привести перечисленные ниже международные ассоциации, разработавшие средства оценки СУБП: SMICG: <https://skybrary.aero/articles/sm-icq-sms-evaluation-tool> (средство оценки СУБП); ЕВРОКОНТРОЛЬ: <https://skybrary.aero/articles/sms-air-traffic-management> (СУБП в области организации воздушного движения); КАНСО; Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП): <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool>

5.4.1.2 Хотя инспекция средств и процедур технического обслуживания является частью наземной инспекции, она, как правило, проводится отдельно инспекторами по летной годности, входящими в состав группы ВГА по сертификации. Поэтому данный аспект более подробно рассматривается в главе 6 настоящей части.

5.4.2 Стационарные сооружения

5.4.2.1 *Здания.* Инспекция такого рода предназначена для определения должной оснащенности зданий, которые будут использоваться эксплуатантом на каждой базе и в каждом аэровокзале, в том числе в других государствах, наличия необходимой санитарной техники, средств обеспечения безопасности и аварийного оповещения, а также пригодности для той деятельности, которая будет проводиться. Такая инспекция включает проверку ангаров, мастерских для профилактических и ремонтных работ, служебных помещений административного и эксплуатационного персонала, зон для обслуживания пассажиров, хранения и обработки груза. Проверки на местах можно заменить анализом данных в сборниках аeronавигационной информации государства, схем или диаграмм, а также документов, описывающих такие средства и организацию наземного обслуживания, или ознакомлением с существующими аналогичными объектами других эксплуатантов.

5.4.2.2 *Аэродромы и вертодромы.* Следует провести инспекцию аэродромов или вертодромов назначения и запасных аэродромов или вертодромов, которые будут использоваться при перевозках, на предмет определения их эксплуатационной пригодности. Однако от такой инспекции можно отказаться в тех случаях, когда ИБПГА уже знаком с данным аэродромом или вертодромом и его средствами и считает их пригодными для предлагаемых перевозок. В тех случаях, когда предлагаемые перевозки охватывают обширный район мира, группа ВГА по сертификации, вероятно, не сможет определить пригодность всех аэродромов или вертодромов для потенциального использования. Поэтому группе ВГА по сертификации следует ориентироваться на инспекцию лишь тех объектов, которые рассматриваются заявителем в качестве основных для использования, и рекомендовать ГДГА, чтобы одним из условий выдачи СЭ было включение в руководство по производству полетов списка аэродромов, которые считаются пригодными для использования, с оговоркой о том, что без предварительного разрешения ВГА использование других аэродромов или вертодромов в установленном районе выполнения полетов запрещается.

5.4.2.3 Разрешение на использование конкретного аэродрома или вертодрома может быть дано ВГА без инспекции, если эксплуатант оценивает данный объект как пригодный для эксплуатации с помощью приемлемого документированного процесса, возможно в рамках его СУБП, и устанавливает эксплуатационные минимумы и надлежащие процедуры.

5.4.2.4 Инспекции или оценки должны охватывать, в соответствующих случаях, по крайней мере следующие элементы:

- a) взлетно-посадочные полосы;
- b) полосы, свободные от препятствий;
- c) концевые полосы торможения;
- d) рулежные дорожки;
- e) перрон и места стоянок;
- f) светотехническое оборудование (включая огни приближения);
- g) выдачу специальных разрешений на выполнение всепогодных полетов с использованием визуальных и невизуальных средств обеспечения заходов на посадку;

- h) навигационные средства;
- i) службы связи;
- j) органы ОВД;
- k) метеорологические службы;
- l) службы аэронавигационной информации;
- m) оборудование для обслуживания аэродрома (например, машины для уборки взлетно-посадочных полос, снегоуборочные машины);
- n) наземные противообледенительные установки и оборудование;
- o) аварийно-спасательные и противопожарные средства и оборудование ;
- p) наличие оборудования и правила заправки топливом и маслом ;
- q) охрана общественного порядка, включая меры обеспечения безопасности;
- r) препятствия, влияющие на производство полетов;
- s) схемы вылета, прибытия и захода на посадку по приборам и относящиеся к ним карты;
- t) эксплуатационные минимумы аэродрома/вертодрома;

Примечание 1. Схемы захода на посадку по приборам должны соответствовать положениям тома II PANS-OPS (Doc 8168).

Примечание 2. Подробные указания для эксплуатанта и государства относительно определения эксплуатационных минимумов аэродрома содержатся в Руководстве по всепогодным полетам (Doc 9365).

5.4.2.5 При проведении аэродромной инспекции ИБПГА следует убедиться в адекватности процедур заявителя, используемых для получения и распространения текущей информации по аэродромам и карт схем полетов по приборам всем сотрудникам, которым эта информация нужна для выполнения своих служебных обязанностей.

5.4.3 Подвижное оборудование

5.4.3.1 Подвижное оборудование, которое будет использоваться при эксплуатации, следует инспектировать, делая основной акцент на аспекты его адекватности, пригодности и безопасности применения. Оборудование такого рода включает топливозаправщики, наземные силовые агрегаты, оборудование для подачи кислорода и сжатого воздуха, тягачи для буксировки, оборудование для обработки груза и багажа, транспортные средства для перевозки продуктов питания, автомашины санитарной службы, противообледенительное оборудование и т. д.

5.4.3.2 По усмотрению государства могут быть приняты результаты оценки подвижного оборудования и процедур его применения аудиторской организацией, использующей адекватные и признанные системы оценки. Например, результаты инспекции оборудования, проведенной в рамках признанных на отраслевом уровне проверок качества топлива, аудиторских оценок качества противообледенительных и антиобледенительных процедур или проверок наземных операций.

Примечание. Такие признанные системы оценки обычно функционируют под эгидой коммерческих организаций или ассоциаций, например Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

5.4.4 Организация руководства полетами

5.4.4.1 *Общие положения.* В ходе оценки общей эффективности организации руководства полетами следует тщательно проанализировать перечисленные ниже аспекты:

- a) Положения части I и раздела II части III Приложения 6 предписывают эксплуатанту разрабатывать и применять метод управления и контроля за производством полетов, утвержденный государством эксплуатанта. Ответственность за руководство полетами может быть делегирована только командиру воздушного судна, сотруднику по обеспечению полета, диспетчеру, если утвержденный метод управления и контроля за производством полетов предусматривает использование сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров. Учитывая характер и рамки обязанностей и ответственности, связанных с осуществлением контроля за производством полетов, государству и эксплуатанту следует рассмотреть преимущества утвержденного метода управления и контроля за производством полетов, требующего, чтобы обслуживание осуществлялось сотрудником по обеспечению полетов/полетным диспетчером. В рамках такой системы сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер назначается для работы в центре управления полетами авиакомпании и при осуществлении своей служебной деятельности отвечает за соблюдение правил и принципов руководства полетами, определенных в руководстве по производству полетов. Требования государства эксплуатанта могут предусматривать наличие у сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера соответствующего свидетельства.
- b) В руководстве по производству полетов должны быть указаны обязанности и функции сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров. На практике порученные им обязанности являются составной частью утвержденного метода управления и контроля за производством полетов. В части I и разделе II части III Приложения 6 содержится информация об обязанностях сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров. Возлагаемые на них обязанности будут во многом аналогичными для всех сотрудников эксплуатационного персонала такой категории, независимо от того, имеют ли они свидетельства.
- c) Круг обязанностей сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера включает оказание помощи командиру воздушного судна при подготовке к полету, составление рабочих планов полета и планов полета ОВД, поддержание контактов с органами обслуживания воздушного движения, метеорологической службой и службой связи и предоставление во время полета командиру воздушного судна информации, необходимой для безопасного и эффективного выполнения полета. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчера обязан также следить за ходом выполнения каждого полета в районе его компетенции и передавать командиру воздушного судна распоряжения авиакомпании, касающиеся отмены, изменения маршрута или изменения плана полета, если выполнение прежнего плана больше не представляется возможным. В связи с вышеизложенным следует иметь в виду, что в конечном итоге всю полноту ответственности за безопасность полета несет командир воздушного судна.

Примечание. Обязанности и ответственность сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера установлены в части I и разделе II части III Приложения 6. Более подробные указания содержатся в документе "Инструктивный материал по подготовке руководства по производству полетов" (Doc 10153). Требования в отношении возраста, навыков, знаний и опыта, предъявляемые к сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам, содержатся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу".

- d) При оценке структуры, ответственности и работы организации по руководству полетами следует иметь в виду, что:
- 1) быстрое совершенствование средств связи и методов прогнозирования погоды и передачи метеосводок в некоторых районах обуславливает тенденцию к объединению и централизации средств руководства полетами;
 - 2) наличие составляемых с помощью компьютеров или сохраняемых планов полета и данных о запасе топлива, а также использование каналов прямой связи пилота с центром руководства полетами упрощают выполнение функций сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров;
 - 3) во многих случаях командир воздушного судна располагает более оперативной информацией и находится в более благоприятном положении для принятия решений на основе оценки меняющихся условий полета, чем находящийся на большом удалении персонал центра по руководству полетами.

5.4.4.2 *Дополнительные соображения.* В дополнение к факторам, перечисленным в п. 5.4.4.1, при оценке требуемого уровня поддержки следует также анализировать такие элементы, как тип перевозок, их географические масштабы и объемы. Приводимые ниже рекомендации призваны оказать помощь ИБПГА в определении адекватности системы руководства полетами:

- a) *Укомплектование персоналом.* ИБПГА следует убедиться в том, что:
 - 1) центр по руководству полетами в должной степени укомплектован персоналом, способным квалифицированно выполнять возложенные на него обязанности в соответствии с нормативными документами государства;
 - 2) заявитель соблюдает нормы продолжительности ежедневного рабочего времени, установленные государственными нормативными документами для сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров;
 - 3) заявитель не использует сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров для выполнения таких функций, которые возлагаются на конторских служащих, сотрудников по техническому обслуживанию и т. д., в ущерб выполнению ими своей основной работы;
 - 4) условия работы в центре по руководству полетами, например площадь служебных помещений, температура, освещение, уровень шума и контроль доступа, позволяют надлежащим образом выполнять функции, связанные с полетно-диспетчерской работой и руководством полетами.
- b) *Средства связи.* ИБПГА следует убедиться в том, что:
 - 1) средства связи отвечают требованиям, предъявляемым к предлагаемой эксплуатации;
 - 2) процедуры, используемые для уведомления экипажей в полете об опасных условиях, связанных с аэродромами или работой навигационных средств и т. д., являются адекватными;
 - 3) NOTAM передаются летным экипажам своевременно;
 - 4) процедуры и средства аварийной связи являются адекватными;

- 5) сотрудники по обеспечению полетов/полетные диспетчеры могут оперативно устанавливать надежную речевую связь с летным экипажем во время посадки пассажиров;
 - 6) обеспечивается надежная связь между центром руководства полетами и соответствующими средствами ОВД;
 - 7) обеспечивается адекватная и относительно свободная от перегрузок связь "воздух – земля" и связь по двухточечным каналам для оперативной и надежной передачи сообщений в пределах географического района ответственности центра;
 - 8) сотрудники по обеспечению полетов/полетные диспетчеры знакомы со всеми аспектами производства полетов в пределах географического района их ответственности и располагают надлежащими полномочиями и квалификацией для использования всех каналов связи, предусмотренных утвержденным методом управления и контроля за производством полетов;
 - 9) надлежащее внимание уделяется своевременному получению сообщений как на борту воздушного судна, так и в центре руководства полетами и на маршрутных станциях;
 - 10) средства, используемые для передачи метеоинформации на борт воздушных судов и станциям на маршруте, являются адекватными.
- c) *Метеорологическое обеспечение*. ИБПГА следует:
- 1) если заявитель создал орган метеорологического обеспечения, убедиться в том, что он должным образом укомплектован соответствующим персоналом и оснащен надлежащими средствами;
 - 2) убедиться в том, что введены адекватные процедуры, обеспечивающие предоставление метеорологических прогнозов и сводок, необходимых заявителю для целей планирования полетов;
 - 3) убедиться в том, что заявитель ввел процедуры, обеспечивающие использование всей полезной метеорологической информации, относящейся к району осуществления руководства полетами;
 - 4) обратить особое внимание на информированность отдельных сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров об аспектах метеорологии в целом и о погодных условиях в районе осуществления руководства полетами;
 - 5) убедиться в том, что заявитель предоставляет средства, с помощью которых пилоты и сотрудники по обеспечению полетов/полетные диспетчеры получают своевременную информацию о турбулентности при ясном небе, грозах, условиях обледенения и облаках вулканического пепла, а также об оптимальных маршрутах и высотах, на которых можно избежать встречи с этими явлениями;
 - 6) обратить особое внимание на процедуры, используемые органом руководства полетами для распространения информации о турбулентности при ясном небе, грозах, облаках вулканического пепла, обледенении и других особых погодных явлениях;
 - 7) убедиться в наличии необходимых процедур предоставления командиру воздушного судна надлежащей метеорологической информации во время промежуточных посадок на маршруте;

- 8) убедиться в адекватности процедур, которые будут использоваться во всей системе заявителя для передачи метеорологической информации с борта воздушного судна.
- d) *Процедуры.* ИБПГА следует:
 - 1) обратить особое внимание на выполнение командирами воздушных судов и сотрудниками по обеспечению полетов/полетными диспетчерами своих обязанностей по анализу всех факторов, связанных с полетом. В этом контексте инспектору ВГА следует убедиться в том, что сотрудники по обеспечению полетов/полетные диспетчеры могут выполнять свои функции в соответствии с положениями применимых эксплуатационных инструкций и процедур. Следует вновь подчеркнуть, что сотрудники по обеспечению полетов/полетные диспетчеры несут ответственность за оказание помощи командиру воздушного судна в предполетном планировании, а также за выдачу разрешений на задержку воздушных судов и разрешений на выполнение полетов в соответствии с утвержденным методом управления и контроля за выполнением полетов;
 - 2) убедиться в том, что заявитель разработал процедуры надлежащей подготовки и информирования сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров о таких важных аспектах планирования полетов, как метеорологические прогнозы и сводки, потребности в топливе, аэродромные ограничения, NOTAM, навигационное оборудование, навигационные средства, процедуры ОрВД и летно-технические характеристики воздушных судов;
 - 3) убедиться в адекватности используемых процедур и методов соблюдения государственных нормативных положений, касающихся летно-технических характеристик воздушных судов, а именно расчета массы и центровки воздушных судов, критических скоростей, градиентов набора высоты, взлетно-посадочных полос и ограничений пролета препятствий;
 - 4) убедиться в том, что разработаны процедуры выдачи разрешений на выполнение полета, обеспечивающие соответствие воздушного судна и его загрузки необходимым документам, разрешающим полет, а именно свидетельству о техническом обслуживании воздушного судна, MEL, CDL, сводно-загрузочной ведомости и грузовой ведомости;
 - 5) убедиться в том, что процедуры, которые будут использоваться для контроля за полетами и слежением за воздушными судами, являются адекватными и отвечают требованиям нормативных документов государства.
- e) *Рабочие планы полета и планы полета ОВД.* ИБПГА следует:
 - 1) убедиться в том, что в рабочие планы полета, используемые заявителем, включаются надлежащие данные;
 - 2) ознакомиться с политикой в отношении рабочих планов полета и планов полета ОВД и убедиться в том, что они соответствуют нормативным положениям государства.

5.4.5 Квалификация, свидетельства и подготовка летных экипажей

ИБПГА следует убедиться в том, что заявитель разработал процедуры и программы подготовки для обеспечения соответствия квалификации летных экипажей требованиям государственных правил и что персонал имеет надлежащие свидетельства, а также соответствующие и действующие квалификационные отметки. В этой связи в основу государственных нормативных документов должны быть положены требования Приложения 1, а также части I или раздела II части III Приложения 6.

5.4.6 Квалификация и подготовка членов кабинного экипажа

ИБПГА следует также убедиться в том, что заявитель разработал программу подготовки, гарантирующую, что члены кабинного экипажа могут квалифицированно выполнять те обязанности и функции, связанные с безопасностью полетов, которые им положено выполнять в аварийной обстановке или ситуации, требующей аварийной эвакуации.

5.4.7 Программы подготовки

5.4.7.1 Подробная программа подготовки должна быть изложена в руководстве по производству полетов или в руководстве по обучению, которое является частью руководства по производству полетов, но выпускается в виде самостоятельного документа. Как правило, выбор определяется объемом перевозок, а также количеством и типами воздушных судов эксплуатанта. Большинство заявителей предпочитают включать программы подготовки в руководство по обучению, состоящие из одного или нескольких томов для удобства пользования и упрощения обновления. В зависимости от объема и сложности предлагаемых перевозок программы подготовки, требуемые в соответствии с частью I или разделом II части III Приложения 6, могут выполняться под непосредственным контролем заявителя или другими учебными центрами по контракту с заявителем либо при сочетании обеих форм обучения. В любом случае группа ВГА по сертификации должна тщательно проанализировать и проинспектировать все этапы выполнения программ заявителя по наземной и летной подготовке. Такой анализ и инспекция должны позволить определить адекватность методов подготовки, курсовых материалов, учебных пособий и оборудования, стандартов подготовки, соответствующих средств и ведения документации. Необходимо определить уровень квалификации преподавательского состава по наземной и летной подготовке и оценить эффективность его работы.

5.4.7.2 При оценке программы подготовки заявителя необходимо учитывать следующие факторы:

- a) полноту учебных планов и адекватность средств, оборудования и необходимого учебного материала. Эти элементы должны в достаточной мере обеспечивать конкретный вид требуемой подготовки и использоваться таким образом, чтобы достигались желаемые уровни и цели обучения. Особое внимание необходимо уделять наличию утвержденных пилотажных тренажеров, соответствующих программам летной подготовки.

Примечание. Инструктивный материал относительно приемлемости, использования и утверждения учебных пилотажных тренажеров содержится в Руководстве по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров (Doc 9625) (том I "Самолеты" и том II "Вертолеты");

- b) адекватность и эффективность аудиовизуальных учебных систем, в которых используются компьютерные методы обучения, слайды, видео- и/или кинофильмы для представления учебного материала по системам воздушных судов, характеристикам аэродромов и другим смежным вопросам;
- c) наличие возможностей получения необходимых учебных материалов и обучения персонала при введении новых типов полетов, новых воздушных судов и/или видов оборудования или новых или пересмотренных методов или процедур технического обслуживания;
- d) квалификацию инструкторов, пилотов-инспекторов и руководителей подготовки заявителя;
- e) квалификацию сотрудников, назначенных заявителем в качестве проверяющих, которым ГДГА предполагает делегировать ответственность за выдачу квалификационных отметок о типе, квалификационных отметок о праве на полеты по приборам и аттестацию пилотов (см. п. 5.3.2 части I);

- f) квалификацию преподавательского состава и экзаменаторов в учебных организациях, которым заявитель намерен передать подготовку своих сотрудников на контрактной основе.

5.4.7.3 При оценке объема, качества и эффективности программы подготовки ИБПГА необходимо проследить за процессом фактического обучения или подготовки с целью убедиться в том, что:

- a) заявитель придерживается установленного учебного плана;
- b) инструкторы по наземной и летной подготовке и пилоты-инспекторы заявителя обладают необходимой квалификацией;
- c) преподаватели способны выявлять слабых или показывающих неудовлетворительные результаты слушателей и принимать в отношении них соответствующие меры.

5.4.7.4 В ходе инспекции программы подготовки необходимо также ознакомиться с планами заявителя в отношении поддержания и повышения квалификации пилотов, чтобы удостовериться в том, что:

- a) подготовка и соответствующие проверки квалификации проводятся добросовестно надлежащим образом подготовленным и уполномоченным на это персоналом;
- b) в ходе летной подготовки не предписывается выполнение каких-либо маневров, которые могли бы привести к авиационному происшествию, учитывая характеристики используемых воздушных судов, опыт и квалификацию обучаемых пилотов, а также инструктора или пилота-инспектора;
- c) начальная подготовка, переподготовка и аттестация проводятся систематически и в соответствии с учебным планом, в котором не делается чрезмерного акцента на индивидуальные навыки или личные предпочтения обучающего пилота или пилота-инспектора;
- d) при перевозке пассажиров или груза не допускается имитация неподходящих или аварийных ситуаций.

Примечание. Государству эксплуатанту следует рекомендовать, чтобы в тех случаях, когда требуется выполнять опасные маневры в полете, соответствующие навыки отрабатывались на утвержденных пилотажных тренажерах, а не в реальном полете.

5.4.7.5 Как правило, ИБПГА удобнее утверждать программу подготовки персонала заявителя по таким отдельным самостоятельным разделам, как начальная подготовка, переподготовка, переучивание при переходе с одного типа воздушного судна на другой и повышение квалификации, которые затем можно разбить на подразделы, например наземная подготовка, тренажерная подготовка, летная подготовка и т. д. Если какой-либо раздел или подраздел программы подготовки не отвечает установленным требованиям, его следует возвратить заявителю с подробным разъяснением недостатков и требуемых мер по устранению. После того как все требования к программе подготовки будут полностью удовлетворены, включая, в соответствующих случаях, подготовку по предотвращению попадания самолета в сложное пространственное положение и выхода из него, заявителя следует официально информировать о том, что программа подготовки утверждена. При этом заявитель должен понимать, что любые последующие изменения программы подготовки должны утверждаться ВГА.

5.4.8 Ведение документации

5.4.8.1 *Общие положения.* При проверке документации эксплуатанта необходимо учитывать следующие аспекты:

- a) В соответствии с положениями части I и раздела II части III Приложения 6 нормативные документы государства требуют от эксплуатанта ведения в течение установленного периода определенной документации в отношении выполняемых полетов. Основная цель инспекции полетной документации заключается в том, чтобы убедиться, что эксплуатанты выполняют установленные процедуры и государственные нормативные требования. Ознакомление с процедурами ведения документации должно проводиться в рамках процесса сертификационной инспекции для выяснения того, как будет вестись документация и будет ли такой порядок соответствовать установленным требованиям.
- b) Необходимо рассмотреть предложения по ведению документации по крайней мере в отношении:
 - 1) членов летного экипажа;
 - 2) членов кабинного экипажа;
 - 3) сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров;
 - 4) учета периодов служебного времени, служебного полетного времени, времени отдыха членов летного и кабинного экипажей, а для членов летного экипажа – полетного времени;
 - 5) рабочих планов полета;
 - 6) записей, касающихся руководства полетами;
 - 7) финансовой документации.
- c) Следует ознакомиться с порядком ведения документации для определения:
 - 1) точности и тщательности ее подготовки;
 - 2) классификации и эффективности системы делопроизводства;
 - 3) полноты охвата материала;
 - 4) выдерживания установленных сроков регистрации данных;
 - 5) методов контролирования доступа к документам и их защиты на случай стихийных бедствий.

5.4.8.2 *Личные дела членов летного экипажа.* Прежде чем будут начаты фактические перевозки, необходимо провести инспекцию для ознакомления с документами на членов летного экипажа с целью выяснения действительности квалификационных отметок. Личные дела членов летного экипажа должны содержать следующие сведения:

- a) полное имя и фамилию;
- b) выполняемую в настоящее время работу;
- c) свидетельство члена летного экипажа – выдавшее свидетельство государство и, в соответствующих случаях, приданье силы или переход на новый тип, тип свидетельства, номер и квалификационные отметки, включая отметку о праве на полеты по приборам, и удостоверяющую запись о знании языка;
- d) медицинское обследование и дату;
- e) запись о последней квалификационной проверке;
- f) запись о последней проверке для подтверждения отметки о праве на полеты по приборам;
- g) учет полетного времени, включая полетное время на воздушном судне, для работы на котором в настоящее время аттестован;
- h) уровни квалификации применительно к маршрутам и аэродромам (в качестве командира воздушного судна и второго пилота, если требуется эксплуатантом);
- i) прохождение подготовки, тип подготовки, общее время, даты и подтверждение успешного прохождения;
- j) удостоверение члена летного экипажа, включая номер и срок действия, если такие удостоверения выдаются.

Примечание. Положения об удостоверениях членов экипажа содержатся в Приложении 9 "Упрощение формальностей".

5.4.8.3 **Личные дела членов кабинного экипажа.** Эти документы должны содержать следующие сведения:

- a) полное имя и фамилию;
- b) выполняемую в настоящее время работу;
- c) если правила государства требуют наличия свидетельства, номер и срок действия свидетельства.

Примечание. В Приложениях ИКАО отсутствует требование о свидетельствах членов кабинного экипажа;

- d) удостоверение члена экипажа, включая номер и срок действия, если такие удостоверения выдаются.

Примечание. Положения об удостоверениях членов экипажа содержатся в Приложении 9 "Упрощение формальностей";

- e) начальную подготовку, включая подготовку по опасным грузам, общий курс и отработку действий в аварийной обстановке на борту воздушного судна;
- f) периодическую подготовку, включая подготовку по опасным грузам, аварийным процедурам и процедурам эвакуации для конкретных воздушных судов.

5.4.8.4 *Личные дела сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров.* Проверку следует провести до начала перевозок на предмет установления соответствий применимым требованиям по выдаче свидетельств и квалификации. Личные дела сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров должны содержать следующие сведения:

- a) полное имя и фамилию;
- b) свидетельство и срок действия (если требования государства предусматривают наличие свидетельства);
- c) уровень квалификации применительно к типу воздушного судна;
- d) уровень квалификации применительно к маршрутам или районам;
- e) подтверждение уровня квалификации;
- f) учет служебного времени (если правила государства требуют этого).

5.4.8.5 *Документы учета периодов служебного времени, служебного полетного времени, времени отдыха членов летного и кабинного экипажей и, для членов летного экипажа, полетного времени.* Предложения о регистрации таких данных должны позволить эксплуатанту и ВГА проверять соответствие требованиям руководства по производству полетов и государственных нормативных документов по вопросам нормирования полетного времени, служебного времени, служебного полетного времени и времени отдыха. Кроме того, такие предложения должны предусматривать фиксирование случаев использования командиром воздушного судна своих дискреционных полномочий для продления периодов служебного времени или сокращения периодов отдыха.

5.4.8.6 *Регистрация рабочих планов полета.* Эта часть инспекции должна предусматривать проверку процедур хранения документации по каждому полету с целью удостовериться в том, что:

- a) рабочий план полета заполнен и хранится;
- b) рабочий план полета содержит всю информацию, требуемую руководством по производству полетов;
- c) формы подготовки к полету заполнены и хранятся;
- d) документы о расчете бортового запаса масла и топлива сохраняются.

5.4.8.7 *Документация руководства полетами.* Предложения по документации системы руководства полетами следует проверить с целью убедиться в том, что:

- a) ведется журнал руководства полетами и все дежурства должным образом документированы;
- b) все полеты планируются и выполняются при активном участии дежурного сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера в соответствии с правилами, изложенными в руководстве по производству полетов, если утвержденный метод руководства и контроля за выполнением полетов предусматривает участие сотрудников по обеспечению полетов/ полетных диспетчеров.

5.4.8.8 *Финансовая документация.* Процедуры ведения и рассмотрения финансовых документов выходят за рамки настоящего руководства, но должны предусматриваться соответствующими инструкциями ГДГА.

5.4.9 Процедуры расчета заправки топливом

5.4.9.1 Цель этой проверки – удостовериться в том, что отправляемые воздушные суда заявителя имеют достаточный запас топлива, рассчитанный в соответствии с установленными правилами и политикой, изложенными в руководстве по производству полетов. Для этого следует ознакомиться с принципами расчета топлива и выборочными рабочими планами полета для рейсов, выполняемых с различных аэродромов на маршрутах и участках маршрутов, характеризуемых широким диапазоном потребностей в топливе, включая участки, на которых запас топлива, ограниченный емкостью топливных баков воздушных судов, является критическим, при этом следует оценить достаточность запаса топлива на борту с учетом ожидаемых характеристик воздушного судна, внося необходимые поправки на ветер и эшелоны полета на маршруте.

5.4.9.2 Принципы расчета топлива должны учитывать дополнительный запас топлива, необходимый для полета до приемлемого аэродрома из наиболее критической точки на маршруте в случае отказа одного двигателя или разгерметизации, в зависимости от того, какая из величин выше.

5.4.10 Процедуры расчета массы и центровки

5.4.10.1 Эта часть инспекции должна позволить убедиться в том, что заявитель обеспечивает безопасную и правильную загрузку воздушных судов в соответствии с:

- a) требованиями к расчету массы и центровки воздушного судна в руководстве по производству полетов;
- b) ограничениями по массе, обусловленными требованиями к характеристикам воздушных судов;
- c) ограничениями по массе и центровке, установленными в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна и руководстве по производству полетов;
- d) ограничениями по нагрузке на палубу и перегородки, установленными в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна и руководстве по производству полетов;
- e) ограничениями в отношении перевозки опасных грузов, установленными в действующем издании *Технических инструкций ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284).

5.4.10.2 Помимо вышеизложенного, еще одним важным элементом является ознакомление с используемым заявителем методом контроля за полной массой воздушного судна. ИБПГА следует ознакомиться с системой и методами проверки и контроля за массой воздушного судна, чтобы убедиться, что при этом в полной мере учитываются колебания массы, связанные с модификациями и по иным причинам, и что загрузочная ведомость содержит верные данные о массе.

5.4.11 Демонстрация аварийной эвакуации

5.4.11.1 Эксплуатант должен определить для каждого члена экипажа необходимые функции, которые должны выполняться в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Положения части I и раздела II части III Приложения 6 устанавливают, что подготовка, включающая инструктаж по использованию всего аварийно-спасательного оборудования и практическую отработку методов аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна, должна проводиться ежегодно. Считается, что наиболее эффективной формой подготовки экипажа является одновременная подготовка членов летного и кабинного экипажей. Поэтому нормативные положения государства должны требовать от заявителя введения утверждаемых ГДГА процедур,

распределения обязанностей, требований к квалификации членов экипажа и используемому оборудованию, обеспечивающих аварийную эвакуацию в течение 90 с или менее максимального числа людей, включая членов экипажа, разрешенного для перевозки каждого типа воздушных судов, используемых в коммерческих авиа-перевозках.

5.4.11.2 Если отсутствуют надежные аналитические методы или данные предыдущих демонстраций изготовителем воздушного судна или другими эксплуатантами тех же типов и моделей воздушных судов, позволяющие ИБПГА убедиться в способности заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию, то при проведении сертификационной инспекции следует требовать демонстрации адекватности процедур аварийной эвакуации с борта воздушного судна, подготовки членов экипажа к аварийной эвакуации, а также аварийно-спасательного оборудования. Во время демонстрации эвакуации необходимо обращать внимание на следующие конкретные моменты:

- a) точное выполнение членами экипажа порученных им обязанностей и функций как на борту воздушного судна, так и на земле;
- b) местонахождение каждого члена экипажа во время эвакуации;
- c) эффективность действий командира воздушного судна при осуществлении своих командных полномочий;
- d) порядок преемственности командования в случае потерь личного состава;
- e) эффективность действий членов экипажа при выполнении возложенных на них функций по эвакуации;
- f) замеченные ошибки, недостатки или задержки.

5.4.11.3 При составлении отчета о проведенной демонстрации ИБПГА следует зафиксировать следующие данные с момента начала каждой стадии эвакуации:

- a) время, необходимое для открытия каждой разрешенной для использования входной двери;
- b) время, необходимое для того, чтобы развернуть и наполнить воздухом аварийные спасательные трапы (желоба);
- c) время, необходимое для того, чтобы трап (желоб) мог принять первых эвакуируемых;
- d) время, необходимое для того, чтобы первые эвакуируемые могли покинуть воздушное судно через выходы, расположенные над крылом;
- e) общее количество людей, эвакуируемых через каждый выход.

5.4.11.4 Если заявитель не может удовлетворительным образом продемонстрировать аварийную эвакуацию пассажиров для конкретных типов, моделей и конфигураций воздушного судна в пределах отведенного государственными нормами времени, то от него следует потребовать принятия мер по устранению недостатков, которые могут предусматривать следующее:

- a) пересмотр процедур эвакуации;
- b) улучшение подготовки членов экипажа;

- c) модификацию и замену используемого оборудования;
- d) изменение компоновки пассажирского салона;
- e) сокращение общего числа пассажирских мест.

5.4.12 Демонстрация вынужденной посадки на воду

5.4.12.1 Если отсутствуют надежные аналитические методы или данные предыдущих демонстраций изготавителем воздушного судна или другими эксплуатантами воздушных судов тех же типов и моделей, позволяющие ИБПГА убедиться в адекватности процедур, оборудования и подготовки заявителя в отношении осуществления вынужденной посадки на воду, то группе ВГА по сертификации при проведении сертификационной инспекции следует требовать демонстрации возможности вынужденной посадки на воду для всех типов, моделей и конфигураций воздушных судов, которые будут использоваться для полетов большой протяженности над водным пространством. ИБПГА следует в первую очередь удостовериться в том, что данное воздушное судно прошло сертификацию летной годности с учетом возможности вынужденной посадки на воду. Если воздушное судно не сертифицировано для вынужденной посадки на воду, разрешение на полеты большой протяженности над водным пространством не должно выдаваться.

5.4.12.2 При имитации демонстрации вынужденной посадки на воду необходимо учитывать и оценивать следующие моменты:

- a) Является ли адекватной подготовка пассажиров и воздушного судна к предполагаемой вынужденной посадке на воду?
- b) Имеются ли на борту воздушного судна в достаточном количестве аварийно-спасательное оборудование, спасательные плоты, надувные трапы (желоба), спасательные жилеты, медицинские аптечки, комплекты неотложной медицинской помощи и аварийные приводные передатчики (ELT)?
- c) Размещено ли аварийно-спасательное оборудование надлежащим образом и может ли оно быть легко снято или сброшено с воздушного судна в отведенное для этого время?
- d) Имеются и используются ли средства, препятствующие сносу аварийно-спасательного оборудования от оставшихся в живых?
- e) Наполняются ли трапы, спасательные жилеты и спасательные плоты воздухом полностью в приемлемые периоды времени, обеспечивается ли правильное развертывание надувных трапов и работает ли надлежащим образом другое аварийно-спасательное оборудование?
- f) Выбраны ли подлежащие использованию аварийные выходы и можно ли такие выходы легко открыть?
- g) Разработаны ли и правильно ли используются членами экипажа соответствующие аварийные процедуры и контрольные перечни?
- h) Подготовлены ли члены экипажа надлежащим образом?
- i) Знают ли члены экипажа свои обязанности и функции и своевременно ли их выполняют?

- j) Могут ли члены экипажа, используя имеющееся аварийно-спасательное оборудование и соблюдая установленные в руководстве по производству полетов процедуры, способствовать быстрой эвакуации людей в таких критических условиях, которые ожидаются в течение короткого периода времени, когда воздушное судно будет оставаться на плаву?
- k) Принимаются ли членами экипажа надлежащие меры предосторожности, позволяющие избежать возможных травм эвакуируемым пассажирам или себе?

5.4.12.3 При оценке эффективности демонстрации вынужденной посадки на воду ИБПГА необходимо фиксировать следующие моменты:

- a) время от начала имитации демонстрации вынужденной посадки на воду до момента открытия каждой двери выходов или аварийных выходов, подлежащих использованию;
- b) время, требующееся для спуска каждого спасательного плота;
- c) время, требующееся для наполнения воздухом каждого спасательного плота;
- d) время, требующееся для принятия всех пассажиров и членов экипажа спасательными плотами.

5.4.12.4 Заявитель должен устранить любые недостатки, обнаруженные при демонстрации вынужденной посадки на воду в отношении процедур эвакуации или такого аварийно-спасательного оборудования, как надувные трапы, аварийные выходы, спасательные плоты и т. д. Для признания приемлемости аварийных процедур группой ВГА по сертификации могут потребоваться дополнительные оценки или демонстрации.

5.4.13 Недостатки, выявленные при наземной инспекции

Неудовлетворительные состояния, отмеченные группой ВГА по сертификации в ходе наземной инспекции, следует довести до сведения заявителя для предпринятия корректирующих действий. Заявителю необходимо дать возможность устранить любые недостатки, влияющие на безопасность полетов, прежде чем приступить к инспекции летной эксплуатации. Все расхождения и аспекты несоблюдения необходимо исправить или разрешить, причем группа ВГА по сертификации и ГДГА должны удостовериться в том, что такие корректирующие действия документально оформлены приемлемым для них образом, прежде чем будут начаты коммерческие перевозки.

5.5 ИНСПЕКЦИЯ ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.5.1 Общие положения

5.5.1.1 После этапа проверки наземной эксплуатации в рамках программы инспекции, предшествующей сертификации, может потребоваться – особенно в отношении новых эксплуатантов – проведение ряда инспекционных проверок в ходе полета. Такие инспекционные полеты позволяют заявителю продемонстрировать способность производить предлагаемые полеты в соответствии с применимыми правилами. Проверочные полеты, предшествующие сертификации, выполняются без пассажиров, а число наблюдателей на борту воздушного судна следует свести к минимуму. Однако для заявителя обычно желательно иметь на борту воздушного судна сотрудников авиакомпании, которые могут принимать решения и брать обязательство от имени заявителя в отношении мер по устранению недостатков.

5.5.1.2 Все демонстрационные полеты должны выполняться с использованием методики и процедур, предложенных заявителем в пакете документов, прилагаемых к официальному заявлению (см. главу 3 части III).

5.5.2 Планирование

Заявителю и группе ВГА по сертификации следует заблаговременно планировать проведение мероприятий по программе инспекции летной эксплуатации. Все участвующие стороны должны иметь четкое понимание и согласованную точку зрения в отношении того, что необходимо сделать заявителю, чтобы продемонстрировать соблюдение применимых эксплуатационных норм и правил. Общие задачи проверочных полетов в рамках предсертификационной инспекции должны включать установление адекватности:

- a) порядка действий в полете, изложенного в руководстве по производству полетов, и его соблюдения;
- b) средств и оборудования, предоставляемых летному экипажу для безопасного выполнения полета в соответствии с правилами;
- c) поддержки, предоставляемой летному экипажу системой руководства полетами, и, при необходимости, возможностей слежения за воздушными судами;
- d) общего обеспечения наземного обслуживания воздушных судов и помощи летному экипажу в выполнении им своих обязанностей на всех аэродромах, используемых заявителем на маршрутах;
- e) маршрутных средств и оборудования.

5.5.3 Предполетная инспекция

Следует проверить предполетные процедуры летного экипажа и помочь, оказываемую наземными службами на предполетном этапе, на предмет соответствия руководству по производству полетов. Эти процедуры охватывают следующие аспекты:

- a) метеорологический инструктаж и инструктаж по маршруту, представление NOTAM;
- b) представление плана полета ОВД;
- c) планирование полета;
- d) расчет заправки топливом;
- e) меры, принимаемые командиром воздушного судна для того, чтобы убедиться в:
 - 1) летной годности воздушного судна, включая свидетельство о техническом обслуживании, использование MEL и, если предусмотрено, CDL;
 - 2) наличии полного комплекта инструментов и оборудования, требующихся на борту воздушного судна;
 - 3) наличии подготовленного рабочего плана полета;

- 4) наличии достаточного бортового запаса топлива и масел;
 - 5) соблюдении требований к массе и центровке воздушного судна;
 - 6) способности обеспечить соблюдение ограничений по массе и летно-техническим характеристикам, требований по градиенту набора высоты и запасу высоты над препятствием;
 - 7) правильном расчете критических скоростей (V_1 , V_r , V_2 , и т. д.), соответствующих характеристикам ВПП и условиям взлета;
 - 8) надежном закреплении груза и его правильном распределении;
 - 9) наличии информации об опасных грузах;
 - 10) наличии заполненных и подписанных рабочего плана полета и сводно-загрузочной ведомости;
 - 11) наличии требуемых публикаций и руководств, например руководства по эксплуатации воздушного судна, руководства по летной эксплуатации, справочника по маршрутам, MEL и CDL, если предусмотрены, с внесенными в них последними изменениями;
 - 12) наличии на борту требуемых документов или надлежащих копий документов, например свидетельства о регистрации, сертификата летной годности, свидетельств членов экипажа, разрешения на работу бортовой радиостанции, журнала полетов или технического обслуживания и аттестата сертификации по шуму (после начала коммерческих перевозок и выдачи СЭ этот список будет включать СЭ и относящиеся к нему эксплуатационные спецификации, а также, в соответствующих случаях, пассажирскую и/или грузовую ведомость);
- f) принятие на борт всего экипажа, включая сверхштатный персонал, и его инструктаж относительно размещения и использования аварийно-спасательного оборудования, знаков запрета на курение, использования поясных привязных ремней, расположения и использования аварийных выходов и т. д.;
- g) внешний и внутренний осмотр воздушного судна летным экипажем и осмотр пассажирского салона кабинным экипажем;
- h) подготовительные процедуры по настройке радио- и навигационного оборудования, включая ввод данных в бортовые системы управления полетом, если имеются;
- i) процедуры включения и проверки инерциального оборудования;
- j) подготовку и порядок действий в кабине экипажа и использование контрольных перечней;
- k) координацию действий членов экипажа.

5.5.4 Инспекция в полете

5.5.4.1 В период перед взлетом ИБПГА необходимо наблюдать за:

- a) процедурами подготовки к запуску двигателей;
- b) процедурами запуска двигателей;

- c) надлежащей связью и координацией действий с наземным персоналом в отношении:
 - 1) процедур запуска двигателей;
 - 2) уборки стояночных колодок;
 - 3) буксировки, если это необходимо, после запуска двигателей и до руления;
- d) рулением и использованием карт аэродрома;
- e) использованием контрольных перечней;
- f) принятием и регистрацией разрешений органа управления воздушным движением (УВД);
- g) инструктажом летного экипажа относительно взлета, вылета и начального набора высоты, включая использование навигационных средств.

5.5.4.2 В ходе полета ИБПГА необходимо проверить следующие элементы:

- a) выполнение правил полета;
- b) знание членами летного экипажа:
 - 1) ограничений воздушного судна;
 - 2) порядка действий в штатных и аварийных ситуациях;
 - 3) бортовых систем и оборудования;
 - 4) процедур управления полетом в крейсерском режиме;
- c) адекватность порядка действий в кабине экипажа;
- d) дисциплинированность, координацию действий и внимательность членов экипажа;
- e) контролирование высоты и процедуры изменения абсолютной высоты/смены эшелона полета;
- f) руководство по производству полетов, включая руководство по эксплуатации воздушного судна, для подтверждения их соответствия потребностям, которые могут возникнуть в полете;
- g) использование процедур обеспечения безопасности кабины экипажа;
- h) компетентность членов экипажа, включая знание членами летного экипажа языка, используемого при ведении радиотелефонной связи;
- i) прослушивание летным экипажем частот авиакомпании и службы руководства полетом;
- j) использование аeronавигационных средств на маршруте и на аэродроме;
- k) знание пилотом маршрутов и аэродромов, включая порядок вылета при чрезвычайных обстоятельствах;

- l) адекватность предоставляемой метеорологической информации и экологических данных и их использование летным экипажем;
- m) использование связи "воздух – земля";
- n) использование навигационных процедур и оборудования;
- o) использование контрольных перечней для каждого этапа полета;
- p) выполнение диспетчерских разрешений и изменений разрешений;
- q) соблюдение процедур передачи метеорологической информации и сообщений об опасных условиях полета;
- r) использование и наличие на борту полетной документации в электронном формате или в печатном виде. Особое внимание следует обратить на то, как используются во время полета и при выполнении снижения, захода на посадку и ухода на второй круг карты и схемы, содержащиеся в разделе руководства по производству полетов, посвященном описанию маршрутов;
- s) достаточность запаса кислорода и его использование для дыхания в полете;
- t) использование членами экипажа привязной системы;
- u) использование в пассажирском салоне знаков, запрещающих курение и рекомендующих пользоваться привязными ремнями;
- v) общее соблюдение правил государства эксплуатанта и других государств, имеющих отношение к данному полету;
- w) управление полетом членами летного экипажа, включая управление расходом топлива в полете, аспекты возможностей человека, управления факторами угрозы и ошибок и принятия решений, и подготовленность в отношении ручного и автоматического управления воздушным судном на всех этапах полета;
- x) проведение инструктажа летного экипажа относительно прибытия, захода на посадку и посадки;
- y) соблюдение эксплуатационных минимумов аэродрома/вертодрома;
- z) выполнение процедур захода на посадку и посадки, порядка действий после приземления, процедур руления и выключения двигателей и использование соответствующих контрольных перечней.

Примечание. Все упомянутые выше процедуры должны осуществляться таким образом, чтобы не мешать членам экипажа выполнять свои обязанности и соблюдать бдительность в полете. В некоторых случаях, в частности в отношении изложенных выше положений подпункта b), может потребоваться, чтобы ИБПГА закончил проверку после завершения полета.

5.5.4.3 **Кабинный экипаж.** В ходе инспекции в полете инспектору ВГА следует наблюдать за соблюдением членами кабинного экипажа процедур информирования пассажиров о:

- a) размещении ручного багажа;

- b) наблюдении за табло "не курить";
- c) правильном и своевременном использовании привязных ремней;
- d) необходимости привести спинки кресел в вертикальное положение;
- e) приемах надевания кислородных масок и ограничениях при пользовании кислородом;
- f) аварийных процедурах, включая расположение и использование аварийных выходов;
- g) местонахождении и использовании спасательных жилетов;
- h) ограничении пользования туалетами;
- i) местонахождении и содержании памяток для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке.

5.5.4.3.1 ИБПГА следует обратить внимание на наличие обращенных вперед или назад и оснащенных привязными системами кресел для бортпроводников, которые они должны занимать при взлете и посадке, а также на размещение таких кресел вблизи выходов на уровне пола и других аварийных выходов, как этого требует государство регистрации.

5.5.4.3.2 Членам кабинного экипажа следует задавать вопросы с целью выяснить, знакомы ли они с местонахождением и использованием различных типов аварийно-спасательного оборудования, например спасательных плотов, ELT, медицинских аптечек и комплектов неотложной медицинской помощи, а также с их конкретными обязанностями во время таких аварийных ситуаций, как вынужденная посадка на воду или аварийная эвакуация. Такие беседы с членами кабинного экипажа позволят ИБПГА оценить эффективность их подготовки. Работа членов кабинного экипажа будет оцениваться с точки зрения эффективности выполнения ими своих функций и обязанностей, а также выполнения пассажирами их указаний и установленных правил.

Примечание. Образец контрольного перечня проверки в пассажирском салоне, содержащего список различных элементов в пассажирском салоне, подлежащих проверке ИБПГА, содержится в дополнении к части IV.

5.5.5 Послеполетная инспекция

Необходимо обратить внимание на следующее:

- a) использование соответствующих контрольных перечней после выключения двигателей;
- b) заполнение командиром воздушного судна бортового журнала и регистрации в нем любой неисправности воздушного судна;
- c) наличие и, при необходимости, заполнение соответствующих форм отчетов об инцидентах, опасных сближениях, столкновениях с птицами, ударам молнии, наблюдении облаков вулканического пепла или его засасывании в двигатели и любых других необычных явлениях, оказывающих влияние на выполнение полета;
- d) если запланирована остановка для отдыха экипажа, адекватность предоставляемых мест отдыха и фактического периода отдыха;

- e) во время промежуточной остановки – осуществление мер по оказанию помощи экипажу в подготовке к следующему этапу полета.

5.5.6 Недостатки, обнаруженные при инспекции в ходе полета

5.5.6.1 Информацию о неудовлетворительных условиях, отмеченных ИБПГА на любой стадии инспекции в ходе полета, необходимо довести до сведения заявителя для предпринятия корректирующих действий. До осуществления последующих полетов заявителю следует дать возможность устранить любые недостатки, влияющие на безопасность полетов. Все расхождения с правилами и несоответствия требованиям должны быть исправлены или устранены в соответствии с требованиями группы ВГА по сертификации и ГДГА с надлежащим документальным оформлением этих действий до начала коммерческих перевозок.

5.5.6.2 Ниже приводятся некоторые примеры недостатков, требующих корректирующих действий:

- a) недостаточная подготовка члена летного экипажа, например требуется помочь от руководителей заявителя или ИБПГА;
- b) член летного экипажа не знаком с воздушным судном, системами, процедурами или характеристиками;
- c) член кабинного экипажа не имеет надлежащей подготовки по процедурам аварийной эвакуации или использованию аварийного оборудования или не знаком с местонахождением такого оборудования;
- d) многочисленные недостатки и/или неисправности систем воздушного судна;
- e) недостаточный контроль за массой и центровкой или распределением нагрузки;
- f) неудовлетворительное руководство полетом, например ненадлежащие процедуры планирования полета и выдачи разрешений на полет;
- g) неприемлемые процедуры или практика технического обслуживания;
- h) ненадлежащие процедуры обслуживания воздушного судна и наземного обслуживания.

Глава 6

ЭТАП ДЕМОНСТРАЦИИ И ИНСПЕКЦИИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1 Заявитель (эксплуатант) должен продемонстрировать, что созданная им организация располагает необходимым квалифицированным персоналом, оборудованием и средствами для поддержания воздушных судов в состоянии годности к полетам на протяжении срока их эксплуатации. Этот процесс также известен как управление поддержанием летной годности воздушных судов.

6.1.2 Также предполагается, что в том случае, если заявитель запрашивает разрешение на эксплуатацию арендованных воздушных судов, которые зарегистрированы в другом государстве, между государством эксплуатанта и государством регистрации имеются соответствующие договоренности в отношении ответственности за поддержание летной годности таких воздушных судов.

6.1.3 Проведение этих демонстраций будет предусматривать фактическое выполнение мероприятий и/или производство полетов под надзором ИБПГА, входящего в состав группы по сертификации. Это будет также предусматривать проведение оценок на местах технического обслуживания воздушных судов и вспомогательных объектов. В ходе этих демонстраций и инспекций ВГА проводит оценку эффективности политики, методов, процедур и указаний, предусмотренных руководствами и другой документацией, разработанной заявителем. На этом этапе основное внимание следует уделять эффективности системы управления заявителя. На недостатки следует обратить внимание заявителя в письменном виде, что обеспечивает возможность принятия плана корректирующих действий до выдачи СЭ.

6.1.4 Дополнительные подробные инструктивные указания по оценке регулирования технического обслуживания в процессе сертификации эксплуатанта, а также по аспектам утверждения МСМ и подготовки связанных с техническим обслуживанием эксплуатационных спецификаций, относящихся к СЭ, содержатся в части IV *Руководства по летной годности* (Doc 9760), которое следует рассматривать в качестве материала, дополняющего положения настоящего руководства.

6.2 ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ

6.2.1 Согласно положениям главы 8 части III и главы 6 раздела II части III Приложения 6 эксплуатант должен нанимать на работу лицо или группу лиц, которые обеспечивают проведение всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с МСМ. В ходе инспекторской проверки следует четко продемонстрировать соблюдение этого требования.

6.2.2 ИБПГА должен убедиться в том, что организация заявителя по регулированию технического обслуживания имеет четкую структуру с разделением обязанностей и функций всех сотрудников, занимающих ключевые посты, включая руководителя(ей) по технической эксплуатации и обслуживанию. Необходимо перечислить фамилии всех сотрудников, занимающих эти должности. Подробные сведения об организационной структуре должны быть включены в МСМ и, если необходимо, также опубликованы отдельно.

6.3 РУКОВОДСТВО ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

6.3.1 В соответствии с положениями части I и раздела II части III Приложения 6 нормативные документы государства должны требовать от заявителя разработки подробного МСМ для его использования в качестве справочного материала и руководства персоналом по техническому обслуживанию. МСМ должно быть приемлемым для государства регистрации. Эксплуатант должен принимать меры к тому, чтобы МСМ по мере необходимости пересматривалось для поддержания актуальности содержащейся в нем информации. Экземпляры всех пересмотренных текстов руководства в оперативном порядке рассылаются всем организациям или лицам, которым данное руководство было выдано. Соответственно одной из первых мер, принимаемых в процессе инспекции технического обслуживания, является проведение ИБПГА тщательного анализа МСМ, устранение любых расхождений и предварительное его принятие. В ходе инспекции регулирования технического обслуживания ИБПГА при содействии квалифицированных инспекторов ВГА по летной годности должен провести:

- a) проверку практического соблюдения основных положений МСМ;
- b) убедиться в том, что основные положения МСМ выполняются и отражают виды деятельности и практику организации;
- c) убедиться в том, что в руководстве по регулированию технического обслуживания содержатся четко сформулированные инструкции, процедуры и информация;
- d) определить, что реализация этих процедур дает желаемый результат.

6.3.2 Степень детализации информации и количество томов МСМ будут варьироваться в зависимости от типа, сложности операций и количества используемых воздушных судов. Тем не менее ИБПГА следует использовать приведенные ниже положения в качестве контрольного перечня для установления того, что МСМ соответствует установленным требованиям и содержит четкие указания, процедуры и информацию по следующим элементам:

- a) обязанности, ответственность и полномочия эксплуатационного персонала и персонала технического обслуживания в области технического обслуживания, осмотра и общего обслуживания;
- b) подробная информация об используемой системе технического обслуживания, включая порядок проведения текущих и внеплановых технических осмотров, изменений, ремонта и общего обслуживания;
- c) сертификация летной годности и стандартные процедуры инспекции для воздушных судов, частей и агрегатов;
- d) подробное изложение программы контроля надежности;
- e) правила подготовки свидетельства о техническом обслуживании, условия, при которых выдается такое свидетельство, и лица, имеющие право подписывать его;
- f) методы, способы и практика выполнения профилактического технического обслуживания и осуществления изменений;
- g) правила, гарантирующие проведение требуемого технического обслуживания или осмотра должным образом подготовленным и квалифицированным персоналом, имеющим соответствующие свидетельства/удостоверения;

- h) порядок оценки причин и любых потенциально опасных последствий, выявленных дефектов или сочетаний дефектов и анализа происшествий с целью назначить и провести любое необходимое дополнительное расследование и анализ. Нормативные документы государства могут требовать обязательного представления в ВГА отчетов о происшествиях;
- i) правила, запрещающие персоналу, выполняющему работу по техническому обслуживанию воздушных судов, также проводить требуемую проверку такой работы;
- j) правила, не допускающие, чтобы перерывы в работе отрицательно отражались на операциях по техническому обслуживанию и требуемых проверках;
- k) методы, используемые для обозначения критических элементов, требующих проверки;
- l) обязанности, полномочия и фамилии сотрудников, надлежащим образом назначенных для проведения проверок;
- m) правила, обеспечивающие допуск воздушных судов к эксплуатации только после завершения осмотра, результаты которого признаны удовлетворительными;
- n) порядок заправки и дозаправки воздушных судов и слива топлива;
- o) правила пожарной безопасности во время заправки, дозаправки и слива топлива;
- p) меры по предотвращению или устраниению загрязнения авиационного топлива;
- q) методы общего и технического обслуживания, установленные или подлежащие заблаговременному утверждению руководителем подразделения по техническому обслуживанию;
- r) правила, гарантирующие предоставление организации, ответственной за конструкцию типа – как правило, изготовителю, – соответствующих отчетов о происшествиях с воздушными судами данного типа, с тем чтобы эта организация могла подготовить соответствующие изменения к инструкциям по сохранению летной годности;
- s) порядок оценки и включения инструкций по поддержанию летной годности и техническому обслуживанию или информации о проверках, выпускаемых:
 - 1) организацией, ответственной за конструкцию типа, или
 - 2) государством разработчика, или
 - 3) государством регистрации.

6.3.3 В руководство по каждому типу и каждой модели используемых воздушных судов необходимо включать как минимум следующую информацию:

- a) график периодичности каждой проверки, капитального ремонта или осмотра планеров воздушных судов, двигателей, воздушных винтов (где это применимо), оборудования, приборов и агрегатов;
- b) правила и стандарты технического обслуживания, осмотра и общего обслуживания;

- c) утвержденный эксплуатационный срок службы (ресурс), где это применимо, для различных агрегатов, частей, вспомогательных узлов и т. д.;
- d) утвержденный перечень допустимых отказов и неисправностей (CDL, если имеется, и MEL);
- e) договоренности, в соответствии с которыми для выполнения технического обслуживания и/или осмотра воздушных судов может быть утвержден другой персонал или организация, не входящие в состав авиакомпании заявителя;
- f) предельные сроки проведения каждого обязательного осмотра;
- g) порядок поддержания массы и составления центровочной ведомости воздушного судна;
- h) правила и стандарты принятия или отклонения агрегатов, подлежащих проверке;
- i) правила профилактического и общего обслуживания;
- j) предельные сроки замены приборов, агрегатов, устройств и т. д.;
- k) правила, гарантирующие полную исправность определенных систем и навигационного оборудования для соответствующих специальных разрешений в эксплуатационных спецификациях;
- l) процедуры закупки и подбора источников поставок запасных частей;
- m) процедуры, обеспечивающие соблюдение соответствующих требований к техническому обслуживанию, регистрации и осмотру;
- n) подробные данные о выполнении различных инспекционных испытаний, проверок и т. д.

6.3.4 ИБПГА следует проверить МСМ и убедиться в том, что оно является полным, не устаревшим и рассыпается тем, кому оно требуется. ИБПГА должен также удостовериться в эффективности и своевременности внесения поправок, а также в том, что все инструкции по сохранению летной годности, принятые организацией, ответственной за конструкцию типа, и соответствующими государствами, оперативно рассматриваются и рассыпаются тем, кому такая информация требуется.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся действий по утверждению и принятию, содержится в дополнении D и дополнении С части I Приложения 6.

Примечание 2. Дополнительный инструктивный материал по организации управления техническим обслуживанием содержится в главе 2 части IV Руководства по летной годности (Doc 9760).

Глава 7

ЭТАП СЕРТИФИКАЦИИ

7.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Продление срока действия СЭ зависит от постоянного выполнения эксплуатантом требований в отношении наличия адекватной организации, метода управления и надзора за производством полетов, учебной программы, а также договоренностей, касающихся наземного обслуживания, соответствующих характеру и масштабам операций, указанных в СЭ и его соответствующих эксплуатационных спецификациях, которые осуществляются под надзором ВГА.

7.2 ЗАВЕРШЕНИЕ ПОДГОТОВКИ К ВЫДАЧЕ СЭ

7.2.1 Руководитель проекта ВГА направляет заявителю уведомление о всех расхождениях, которые необходимо устранить до того, как можно будет выдать СЭ и связанные с ним эксплуатационные спецификации.

7.2.2 Руководитель проекта рассматривает окончательный вариант эксплуатационных спецификаций и вносит любые необходимые изменения.

7.2.3 Руководитель проекта и группа ВГА по сертификации должны обеспечить соблюдение всех требований к сертификации и удостовериться в том, что заявитель обладает всеми возможностями для выполнения обязанностей, связанных с осуществлением предлагаемых перевозок, а также для соблюдения применимых законодательных и нормативных требований и положений сертификата и эксплуатационных спецификаций.

7.2.4 СЭ не будет выдан до тех пор, пока государственное ведомство, отвечающее за экономическую и финансовую оценку заявителя, не представит довлетворительный отчет, а ВГА не удостоверится в том, что данный эксплуатант располагает достаточными финансами ресурсами для проведения планируемых операций, включая ресурсы на случай возможных перебоев в повседневной работе.

7.2.5 Руководитель проекта представляет ГДГА соответствующие рекомендации относительно выдачи или отказа в выдаче СЭ.

7.3 ВЫДАЧА СЭ И СВЯЗАННЫХ С НИМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ СПЕЦИФИКАЦИЙ

7.3.1 ВГА должно присвоить СЭ номер и определить дату выдачи. Сертификат подписывается должностным лицом ВГА, ответственным за его выдачу, на уровне, установленном государством эксплуатанта. Связанные с сертификатом эксплуатационные спецификации также должны быть подписаны должностным лицом ВГА, ответственным за их выдачу, на уровне, установленном государством эксплуатанта.

7.3.2 Требования к формату и содержанию СЭ приводятся в главе 4 части I и в разделе 2 главы 2 части III Приложения 6. Формат, содержание и дополнительные рекомендации относительно содержания связанных с сертификатом эксплуатационных спецификаций также оговариваются в добавлении 6 к части I и добавлении 3 к части III Приложения 6.

7.4 СРОК ДЕЙСТВИЯ СЭ И СВЯЗАННЫХ С НИМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ СПЕЦИФИКАЦИЙ

7.4.1 В соответствии с Приложением 6 в СЭ указываются дата его выдачи и дата истечения срока действия. На практике требования государств в отношении срока действия СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций варьируются. Некоторые государства устанавливают конкретный период, а в других государствах этого не делается. Срок действия, если таковой установлен, не должен быть менее двух лет. Если СЭ выдается без ограничений по сроку действия, СЭ должен содержать соответствующую запись (например: "Дата истечения срока действия: действителен до даты отзыва, приостановления действия или аннулирования").

7.4.2 Как правило, СЭ или любая часть СЭ, выданного ВГА, являются действительными до:

- a) изменения, приостановления действия, отзыва или прекращения действия сертификата иным образом соответствующим ВГА;
- b) возврата СЭ в ВГА его обладателем;
- c) приостановления деятельности обладателем СЭ на период, превышающий установленный и оговоренный ГДГА в государственных нормативных документах, или
- d) даты истечения срока действия, если установлена.

7.5 ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ПОМОЩЬЮ НАЦИОНАЛЬНЫХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

7.5.1 В соответствии со Стандартами ИКАО эксплуатационные спецификации должны содержать информацию об изготовителе, модели и серии (или основной серии) воздушных судов, которые будут использоваться. Некоторые государства требуют, чтобы в эксплуатационных спецификациях также указывались национальные и регистрационные знаки отдельных воздушных судов, которые будут использоваться для выполнения разрешенных полетов.

7.5.2 Если в соответствии со стандартным форматом эксплуатационных спецификаций идентифицирующие знаки отдельных воздушных судов не указываются, необходимо включить указание о том, где такая информация находится на борту воздушного судна. Важно, чтобы сведения об идентификации отдельных воздушных судов, используемых эксплуатантом для выполнения конкретных полетов, постоянно обновлялись, если они представляются.

7.6 ПОПРАВКИ К СЭ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ СПЕЦИФИКАЦИЯМ

7.6.1 Любые последующие изменения оговоренных видов деятельности или утвержденного для использования оборудования обусловливают необходимость внесения поправок в эксплуатационные спецификации.

Это закономерно, поскольку СЭ является базовым документом, а любые аспекты перевозок, которые могут меняться, рассматриваются в связанных с ним эксплуатационных спецификациях, с тем чтобы количество документов, которые требуется повторно выдавать в случае таких изменений, было минимальным.

Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, содержатся в главе 4 части I и главе 2 раздела II части III Приложения 6.

7.6.2 Процесс изменения эксплуатационных спецификаций аналогичен процессу первоначальной сертификации, однако во многих случаях он будет значительно менее сложным, в зависимости от существа вносимых поправок. Если изменения связаны с новыми типами полетов, новыми географическими районами или новыми воздушными судами, степень сложности процесса будет надлежащим образом скорректирована.

7.7 ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СЭ

7.7.1 Положения части I и раздела II части III Приложения 6 устанавливают, что продление срока действия СЭ зависит от соблюдения эксплуатантом требований в отношении адекватной организационной структуры, методики управления и контроля за производством полетов, программы подготовки, а также системы наземного и технического обслуживания, которые соответствуют характеру и объему полетов, оговоренных в СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификациях, под контролем государства эксплуатанта.

7.7.2 Независимо от того, установлена ли конкретная дата истечения срока действия СЭ, государство эксплуатанта должно осуществлять постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта и, следовательно, определять действительность СЭ, как описано в главе 2 части IV Руководства по летной годности (Doc 9760).

7.7.3 Если принятые государством нормативные документы устанавливают конкретный срок действия СЭ или дату истечения срока его действия, государству следует разработать процедуру продления срока действия СЭ. По своему характеру этот процесс может носить административный характер или являться составной частью системы постоянного надзора, осуществляемого государством эксплуатанта. Если этот процесс рассматривается в качестве надзорного мероприятия, то в рамках процедуры, предусмотренной государством, должны определяться критические элементы, подлежащие проверке до продления СЭ. Критические элементы могут также определяться и проверяться на основе проведения оценки риска для безопасности полетов, с тем чтобы всем аспектам производства полетов, связанным с наибольшим риском для безопасности полетов, уделялось повышенное внимание. Во всех случаях, когда официальное продление срока действия является обязательным, такое продление не должно предусматривать повторного выполнения процедур сертификации и, таким образом, он не должен быть обременительным или длительным.

7.7.4 Эксплуатанту необходимо до даты истечения срока действия подать заявление на продление срока действия СЭ. Просьба о продлении срока действия должна содержать такие же основные сведения, какие были представлены при первоначальной сертификации (см. п. 3.1.2 настоящей части), и они должны быть получены ВГА заблаговременно до даты истечения срока действия СЭ.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся внедрения SRBS, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

Дополнение А

**ПРЕДОЦЕНОЧНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ КАНДИДАТА:
ЭКСПЛУАТАНТ ИЛИ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ**

(См. главу 2 части III)

Раздел 1С. Заполняется кандидатами на выдачу сертификатов эксплуатанта		
9. Сведения о воздушных судах (для всех арендованных воздушных судов представить копии соглашений об аренде)		10. Географический(ие) район(ы) предполагаемых полетов и предлагаемая структура маршрутов:
a) Количество воздушных судов по типу и модели. Национальные и регистрационные знаки ВС, если имеются.	b) Количество пассажирских кресел и/или полезная загрузка.	
Раздел 1D. Заполняется всеми кандидатами		
11. Дополнительные сведения, позволяющие лучше ознакомиться с предлагаемым видом деятельности (при необходимости добавить дополнительные листы):		
12. Предлагаемая подготовка персонала (воздушное судно и/или тренажерное устройство имитации полета):		
Раздел 1Е. Подписание и заполнение этой формы означают намерение подать заявление на получение СЭ и/или, в соответствующих случаях, на утверждение в качестве организации по техническому обслуживанию.		
Тип организации:		
Подпись:	Дата: (день/месяц/год)	Фамилия и должность:
Раздел 2. Заполняется ведомством гражданской авиации (ВГА)		
Получено (имя, фамилия и отдел):		Дата получения: (день/месяц/год)
Дата передачи генеральному директору гражданской авиации (ГДГА) (день/месяц/год):		Для: <input type="checkbox"/> Предпринятия действий <input type="checkbox"/> Только для сведения
Замечания:		

Раздел 3. Заполняется канцелярией ГДГА	
Получено:	Предварительный номер:
Дата (день/месяц/год):	
Местное отделение, которому поручено назначить руководителя проекта ВГА и группу по сертификации:	Дата передачи в местное отделение для начала официального процесса сертификации или утверждения: (день/месяц/год)
Замечания:	

Страница 3 из 3

Дополнение В

ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ПРЕДОЦЕНОЧНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ КАНДИДАТОВ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА ИЛИ ОРГАНИЗАЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ, СОДЕРЖАЩЕГОСЯ В ДОПОЛНЕНИИ А

Раздел 1А. Заполняется всеми кандидатами.

1. Указать официальное название, почтовый адрес, телефон, факс и адрес электронной почты компании. Указать любое другое название, под которым компания работает, если оно отличается от официального наименования компании.
2. Данный адрес должен относиться к физическому месту, в котором осуществляется основная деятельность. В этом месте находятся служебные помещения руководства, созданного в соответствии с законодательством. Если адрес тот же, что и в п. 1, указать "тот же". Указать дополнительные служебные адреса и виды деятельности, осуществляющей по этим адресам.
3. Указать приблизительную дату предполагаемого начала выполнения полетов или обслуживания.
4. Эта информация будет использована для присвоения компании идентификатора, именуемого условным обозначением летно-эксплуатационного агентства. Можно указать до трех трехбуквенных обозначений, например ABC, XYZ. Если все предложенные варианты уже распределены другим эксплуатантам или организациям по техническому обслуживанию, будет присвоен другой идентификатор.
5. Указать фамилии, должности, номера телефонов и другую контактную информацию о руководителях и ключевых сотрудниках.

Раздел 1В. Заполняется всеми кандидатами, в соответствующих случаях.

6. Указать, намеревается ли потенциальный эксплуатант выполнять техническое обслуживание в качестве АМО, либо предполагает выполнять техническое обслуживание полностью или частично на основе внешнего подряда, либо планирует использовать эквивалентную систему.
7. Указать предлагаемые виды авиаперевозок. Отметить все применимые графы.
8. Указать предлагаемую ниже специализацию организации по техническому обслуживанию. Отметить все применимые графы.
 - Техническое обслуживания воздушных судов.* Крупногабаритные самолеты, небольшие самолеты, вертолеты, другие виды воздушных судов (например, планеры, аэростаты, дирижабли, легкие спортивные воздушные суда и т. д.).

- Техническое обслуживания двигателей.* Внести категории двигателей (например, поршневые, газотурбинные и электрические).
- Техническое обслуживание компонентов.* Внести код стандартной системы нумерации (SNS) из спецификаций ASD/ATA S1000D для идентификации категории, подлежащей обслуживанию соответствующей бортовой системы.
- Специализированное техническое обслуживание.* Внести класс утверждения, необходимого для выполнения специализированного технического обслуживания с использованием следующих категорий: техническое обслуживание компонентов из композитных материалов, обработка поверхностей, например пескоструйная очистка, нанесение гальванического покрытия, покраска, неразрушающий контроль, сварка и выполнение других специальных работ, принятых/утвержденных государством.

Примечание. В зависимости от рамок сертификации ВГА может использоваться альтернативный перечень специализации, например из четырех пунктов: механические работы, ремонтные работы, авионика и специализированное обслуживание.

Раздел 1C. Заполняется всеми кандидатами на получение сертификата эксплуатанта.

9. Представить сведения о всех воздушных судах, которые предполагается использовать. Для всех арендованных воздушных судов представить копии соглашений об аренде.

- a) Данные о количестве и типах воздушных судов по изготовителю, модели и серии с указанием национальных и регистрационных знаков отдельных воздушных судов;
- b) количество пассажирских кресел и/или коммерческая загрузка.

10. Указать географический(ие) район(ы) предполагаемых полетов и предлагаемую структуру маршрутов.

Раздел 1D. Заполняется всеми кандидатами.

11. Представить любые сведения, которые помогут персоналу ВГА лучше понять тип и масштабы деятельности, которую будет осуществлять заявитель. Если эксплуатант намерен выполнять техническое обслуживание и проверки своих воздушных судов и/или связанного с ними оборудования на стороне, указать выбранную АМО и привести перечень работ по техническому обслуживанию и осмотру, которые будут выполняться такой организацией. Представить копии всех контрактов на техническое обслуживание, если применимо.

12. Кандидатам на получение сертификата эксплуатанта следует указать тип воздушного судна и/или тренажерного устройства имитации полета, включая пилотажные тренажеры, которые будут использоваться, а также виды подготовки. Кандидатам на утверждение в качестве организации по техническому обслуживанию следует указать типы воздушных судов, которые будут обслуживаться, а также виды подготовки персонала по контролю качества, сертифицирующего персонала и других сотрудников по техническому обслуживанию в соответствии с запрашиваемой специализацией.

Раздел 1E. Заполняется всеми кандидатами.

Подписание предоценногго заявления ответственным руководителем означает намерение запросить сертификацию в качестве авиаэксплуатанта или утверждение в качестве организации по техническому обслуживанию.

Раздел 2. Получатель заявления передает его ГДГА со всей имеющейся информацией и рекомендациями в отношении действий.

Раздел 3. ГДГА поручит соответствующему отделу или сектору ВГА, в котором будет продолжена работа по сертификации или утверждению, назначить руководителя проекта и группу по сертификации.

Часть IV

НАДЗОР ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Надзор государства эксплуатанта за деятельностью эксплуатанта является неотъемлемой составной частью системы сертификации и важным элементом ответственности государства за соблюдение требуемых эксплуатационных норм в целях предоставления населению безопасных и надежных коммерческих авиа-транспортных перевозок. Полномочия в отношении такого непрерывного процесса должны быть зафиксированы в положениях основного авиационного законодательства государства.

1.2 Подробные требования к государственной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и подготовке ИБПГА содержатся соответственно в главах 5 и 6 части I настоящего руководства.

1.3 ГДГА должен быть наделен полномочиями и на него должна быть возложена ответственность за осуществление надзора за деятельностью коммерческих авиатранспортных предприятий по обеспечению безопасности полетов на предмет соблюдения принятой безопасной практики и надлежащих процедур, способствующих безопасному выполнению полетов. Для выполнения этой задачи ГДГА через посредство ИБПГА осуществляет непрерывный мониторинг производства полетов, выполняемых каждым эксплуатантом. Такой надзор может привести к пересмотру эксплуатационных спецификаций или временному приостановлению действия СЭ, а в крайних случаях – к отзыву СЭ.

1.4 Требуемые меры надзора и связанные с ними инспекционные проверки должны планироваться и проводиться ИБПГА, закрепленными за соответствующим эксплуатантом в качестве ответственных за соблюдение стандартов производства полетов. Каждый раз, когда возникает необходимость в получении специализированной помощи, ИБПГА следует обращаться за такой помощью к ГДГА. Все ИБПГА, уполномоченные осуществлять надзор за такой деятельностью, должны иметь соответствующие удостоверения, в которых указывается, что они работают в ВГА в качестве инспекторов.

1.5 Надзор за деятельностью эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов должен проводиться на непрерывной основе, независимо от того, установлен ли срок действия СЭ с датой истечения срока действия. Такую работу следует проводить в рамках периодических выборочных инспекторских проверок, включая инспекторские проверки на перроне. Если действующие в государстве нормы предусматривают конкретный срок действия СЭ, эксплуатанту необходимо обратиться с просьбой о продлении СЭ заблаговременно до истечения срока его действия, как указывается в главе 7 части III настоящего руководства.

Глава 2

ПРОГРАММА НАДЗОРА

2.1 ЦЕЛИ ПРОГРАММЫ НАДЗОРА

2.1.1 Программа надзора должна обеспечивать возможность проведения комплексной и всеобъемлющей оценки поддержания эксплуатантом своей компетентности.

2.1.2 В процессе сертификации ВГА будет определять методы, системы или процедуры, которые эксплуатант предполагает использовать для выполнения предписанных требований, положений СЭ и соответствующих эксплуатационных спецификаций, а также положений эксплуатанта, регламентирующих производство полетов, и МСА. Основная цель программы надзора заключается в подтверждении того, что эти методы, системы или процедуры выполняются и являются эффективным средством демонстрации соблюдения и достижения целей обеспечения безопасности полетов.

2.1.3 Программа надзора эксплуатанта должна включать следующие элементы:

- a) определение того, что эксплуатант выполняет и, по всей вероятности, продолжит выполнение полетов в соответствии с передовой эксплуатационной практикой, эксплуатационными спецификациями, предусмотренными СЭ, руководством по производству полетов, МСМ и соответствующими эксплуатационными правилами и нормами;
- b) обеспечение того, чтобы любые изменения применимых эксплуатационных норм и правил в любых поправках к СЭ или связанных с ним эксплуатационных спецификациях или любые усовершенствования эксплуатационных процедур вводились в действие и находили отражение в соответствующих поправках к руководству по производству полетов или МСМ;
- c) постоянное информирование ГДГА об уровне компетентности, действующей эксплуатационной практике и зарегистрированных данных о соблюдении эксплуатантом установленных правил;
- d) предоставление ГДГА возможности давать ВГА рекомендации относительно внесения изменений в правила и политику, если результаты деятельности по осуществлению надзора свидетельствуют о том, результатом таких изменений станет общее совершенствование эксплуатационных стандартов обеспечения безопасности полетов;
- e) определение того, что конкретному эксплуатанту следует продолжить пользоваться правами, предоставляемыми СЭ, и соответствующими эксплуатационными спецификациями, рассмотрение вопроса о введении дополнительных эксплуатационных ограничений или внесении изменений в СЭ, приостановлении его действия или аннулировании.

2.2. ПРИНЯТИЕ ПРОГРАММЫ НАДЗОРА

2.2.1 Программу надзора следует разрабатывать на основе проведения оценки риска для безопасности полетов; аспектам производства полетов, связанным с областями, представляющими наибольший риск для безопасности полетов, следует уделять повышенное внимание и обеспечить их приоритизацию. В рамках реализации

программы надзора следует рассмотреть результаты реализации программы выявления опасных факторов и оценки риска (HIRA), на постоянной основе осуществляющей эксплуатантом в рамках СУБП эксплуатанта, а также деятельности эксплуатанта по гарантии обеспечения безопасности полетов.

2.2.2 Государство может ввести основанную на профилях риска для безопасности полетов программу SRBS, обеспечивающую приоритизацию ресурсов, подлежащих использованию, для осуществления надзора за деятельностью своих эксплуатантов. Инструктивные указания относительно определения профилей риска для безопасности полетов, включая возможные для рассмотрения характерные факторы, приводятся в *Руководстве по управлению безопасностью полетов* (Doc 9859). Мониторинг эффективности обеспечения безопасности полетов в период между проведением инспекций может дополнить деятельность по проведению инспекционных проверок и обеспечить предоставление ВГА информации о любых проблемах, на которые следует обратить внимание.

Примечание. На веб-сайте ИКАО, посвященном внедрению системы управления безопасностью полетов (SMI), приводятся дополнительные инструктивные указания относительно разработки программы SRBS эксплуатантов, включая приложение, обеспечивающее возможность разработки графика мероприятий по осуществлению надзора, основанного на оценке риска.

2.3 СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ НАДЗОРА

2.3.1 Программа надзора должна включать следующие элементы:

- a) виды деятельности по осуществлению надзора (проверки, инспекции, испытания, мероприятия по анализу состояния безопасности полетов);
- b) график или периодичность проведения мероприятий;
- c) вопросы, подлежащие рассмотрению, или масштаб этой деятельности;
- d) соответствующую методику или процедуры, рабочие инструкции и рекомендации относительно выполнения таких мероприятий, начиная с направления эксплуатанту уведомления о необходимости устранения недостатков, выявленных в ходе проведения мероприятий по осуществлению надзора.

2.3.2 Деятельность по осуществлению надзора должна осуществляться на постоянной основе, планироваться и выполняться в установленные сроки или с установленной периодичностью, а в соответствующих случаях, при продлении СЭ. Независимо от использованного метода необходимо провести оценку всех существенных аспектов и процедур и практики эксплуатанта и осуществлять, по крайней мере на ежегодной основе, соответствующий надзор за деятельностью с учетом масштабов сложности операций, выполняемых эксплуатантом. В случае использования государством программы SRBS этот график можно скорректировать.

2.3.3 Деятельность по осуществлению надзора должна предусматривать проведение проверок и инспекций в следующих областях:

- a) штаб-квартира;
- b) средства и объекты авиационной базы;
- c) аэродром (или вертодром);

- d) перрон;
- e) подготовка экипажей;
- f) проверка в полете (работа летного и кабинного экипажей, если эксплуатанту разрешено выполнять перевозку пассажиров).

Примечание. Инструктивный материал, касающийся проведения перронных проверок, содержится в дополнении к части IV.

2.3.4 Области, охватываемые мероприятиями по надзору, должны быть в основном аналогичны тем, которые рассматриваются в процессе первоначальной сертификации, и включать дополнительно выданные разрешения. По крайней мере они должны предусматривать проведение повторной оценки:

- a) организационной структуры эксплуатанта;
- b) системы управления безопасностью полетов, включая, при необходимости, мониторинг полетных данных;
- c) объектов;
- d) оборудования;
- e) технического обслуживания воздушных судов;
- f) руководства полетами и надзора за ними;
- g) ограничений на полетное и служебное полетное время;
- h) мер по поддержанию на должном уровне квалификации летного и кабинного экипажей;
- i) использования MEL;
- j) правил безопасности перевозки пассажиров и груза;
- k) правил перевозки опасных грузов;
- l) правил обеспечения авиационной безопасности;
- m) ведения эксплуатационной и кадровой документации;
- n) подготовки персонала;
- o) руководств авиакомпаний;
- p) финансовой жизнеспособности;
- q) соблюдения положений СЭ и связанных с ними эксплуатационных спецификаций и соответствующих эксплуатационных правил и норм.

2.3.5 В течение первых нескольких месяцев работы нового предприятия ВГА должно запланировать и обеспечить реализацию мероприятий по осуществлению надзора, в рамках которых особое внимание следует

уделить надлежащему использованию предусмотренных эксплуатантом процедур, средств, оборудования, руководству полетами и системе управления безопасностью полетов.

2.3.6 На всех этапах реализации программы надзора следует убедиться в том, что стандарты, касающиеся возможностей и компетенции, соответствуют или превышают те, которые требовались на момент первоначальной сертификации эксплуатанта. В конечном итоге государству следует провести оценку эффективности деятельности эксплуатанта по поддержанию или постоянному совершенствованию своей системы управления рисками для безопасности полетов, которая вносит существенный вклад в эффективность обеспечения безопасности полетов на государственном уровне.

2.3.7 Многие обладатели СЭ, особенно вновь сертифицированные, в значительной степени используют услуги подрядных организаций для снижения расходов и поддержания конкурентоспособности. Еще одним элементом общепринятой практики является использование смешанного парка воздушных судов. Обладатели СЭ, использующие разные типы воздушных судов или различные модели того же типа, выполняют более сложные операции, чем те эксплуатанты, которые используют парк, в состав которого входят воздушные суда одного типа и модели. После сертификации такая практика усложняет задачи управленческого персонала эксплуатанта, связанного с производством полетов, подготовкой персонала и техническим обслуживанием средств перевозчика и его подрядчиков. Зачастую осуществление надзора за деятельностью вновь сертифицированного эксплуатанта является более сложной задачей, поскольку, как правило, в течение первых нескольких лет эксплуатационной деятельности происходит много изменений. Сложность усугубляется в тех случаях, когда такие изменения связаны с быстрыми темпами роста.

2.4 СУЩЕСТВЕННОЕ УХУДШЕНИЕ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ ЭКСПЛУАТАНТА

2.4.1 В рамках реализации программы надзора ВГА следует тщательно изучить любые признаки, которые могут свидетельствовать о существенном ухудшении финансового положения эксплуатанта. Ниже приводятся примеры тенденций, свидетельствующих о наличии финансовых проблем у нового эксплуатанта:

- a) значительное количество увольнений или высокая сменяемость персонала;
- b) задержки с выплатой заработной платы;
- c) снижение уровня стандартов безопасной эксплуатации;
- d) ослабление требований к подготовке персонала;
- e) закрытие кредита поставщиками;
- f) ненадлежащее техническое обслуживание воздушных судов;
- g) нехватка материалов и запасных частей;
- h) ограничение или снижение частоты коммерческих полетов;
- i) продажа или передача кредиторам воздушных судов или других основных видов оборудования.

2.4.2 При выявлении каких-либо финансовых затруднений ВГА следует повысить интенсивность технического надзора, обращая особое внимание на соблюдение стандартов обеспечения безопасности полетов. Информация об этой проблеме должна быть также доведена до сведения ГДГА для предпринятия необходимых действий, например проведения финансового аудита.

2.5 АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

2.5.1 Договоры аренды воздушных судов и заключенные эксплуатантом контракты на подготовку персонала, техническое или общее обслуживание воздушных судов и т. д. необходимо тщательно изучить для выяснения того, приносят ли они удовлетворительные результаты с точки зрения поддержания стандартов безопасности полетов и соблюдения нормативных положений.

2.5.2 В ходе проведения анализа договоров аренды воздушных судов и заключенных контрактов ВГА может рассмотреть информацию о результатах аудита, проведенного третьей стороной, которая использует признанную на международном уровне систему аудита, предусматривающую проведение оценки операционной, управленческой и контрольной системы эксплуатанта и его основных видов деятельности.

Примечание. Примером признанной на международном уровне и приемлемой для государств системой аудита является Программа проверок эксплуатационной безопасности ИАТА (IOSA).

2.6 ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ

2.6.1 Программа подготовки летных экипажей также требует тщательного изучения в рамках надзора за деятельностью вопроса о соблюдении стандартов подготовки, которые были продемонстрированы при первоначальном утверждении программы. При наличии информации о том, что проводимая подготовка не приносит желаемых результатов, или данных о большом количестве неудовлетворительных оценок на проверках или экзаменах ВГА должно обеспечить пересмотр эксплуатантом программы подготовки персонала таким образом, чтобы она обеспечивала достижение слушателями требуемого уровня квалификации.

2.6.2 Если ВГА утвердило предложенных эксплуатантом членов летного экипажа для их использования в качестве назначенных экзаменаторов, необходимо наблюдать за их работой и оценивать ее в рамках программы надзора ВГА за их деятельностью. Члены летного экипажа, утвержденные в качестве назначенных экзаменаторов, должны продемонстрировать способность оценивать работу других членов летного экипажа. Личные качества и принципиальность членов летного экипажа, утвержденных в качестве назначенных экзаменаторов, должны быть образцовыми, и их знание требований установленных стандартов эффективности работы проверяемого летного экипажа не должно вызывать сомнений.

2.6.3 Аналогичный, но менее тщательный процесс требуется для осуществления надзора за работой летного экипажа, назначенного эксплуатантом для проверки деятельности, не связанной с выдачей свидетельств или квалификационных отметок или внесением в них изменений, такой как проведение линейных проверок, проверок на маршруте и т. д.

2.7 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

2.7.1 Следует отметить, что в отношении деятельности, осуществляющей организацией, и совершенствования СУБП на основе необходимых данных и информации о безопасности полетов в ходе осуществления надзора основное внимание будет уделяться результатам реализации процессов и контролю за эффективностью обеспечения эксплуатантом безопасности полетов. В процессе надзора за реализацией СУБП эксплуатанта необходимо проверить следующее:

- а) эффективность выявления эксплуатантом факторов опасности и оценки риска, процесс обмена информацией о профиле риска эксплуатанта для безопасности полетов и его сравнение с результатами выполненного государством анализа информации о безопасности полетов с целью

выявления систематических и перекрестных факторов опасности, которые нельзя определить в рамках реализуемых отдельными организациями процессов анализа данных о безопасности полетов;

- b) в соответствующих случаях, степень совершенства системы управления полетными данными, обеспечивающей возможность получения полезной информации относительно того, на какие риски для безопасности полетов следует обратить особое внимание в целях повышения эффективности обеспечения организацией безопасности полетов (например, уменьшение количества выездов за пределы ВПП или нестабильных заходов на посадку);
- c) функционирование комитетов по безопасности полетов, а также результаты заседаний комиссий по управлению безопасностью полетов, например вопросы, рассматриваемые на этих заседаниях, и характер обсуждения, задокументированные решения по вопросам безопасности полетов, их уместность и контроль исполнения;
- d) цели государства в области безопасности полетов и элементы ГосПБП/НПБП, когда они имеют отношение к определению профиля риска для безопасности полетов эксплуатанта; соответствующие элементы годового анализа состояния безопасности полетов после его опубликования государством;
- e) возможности эксплуатанта по достижению ожидаемых результатов и предоставлению компетентному полномочному органу гарантий в том, что организация постоянно принимает соответствующие меры и реализует процессы, направленные на повышение эффективности обеспечения безопасности полетов, и постоянно совершенствует свою деятельность в этой области;
- f) функционирование внутренней системы добровольного представления донесений, касающихся безопасности полетов, культуру представления донесений о безопасности полетов и результаты анализа представления донесений о событиях, имевших место, которые помогут более полно осознать факторы опасности для безопасности полетов и проанализировать результаты оценки риска для безопасности полетов (вероятность и степень тяжести), деятельность по уточнению целей в области безопасности полетов, оказанию содействия реализации потребностей в передаче критически важной для безопасности полетов информации и ориентации потребности в подготовке персонала для областей, вызывающих наибольшую обеспокоенность и выходящих за рамки нормативной, регламентированной и обязательной учебной программы;
- g) осознание принятой в организации культуры в области обеспечения безопасности полетов;
- h) определение областей совершенствования деятельности.

Примечание. Более подробная информация об оценке культуры обеспечения безопасности полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (Doc 9859).

2.7.2 Управление изменениями в рамках организации также является составной частью деятельности по осуществлению надзора, поскольку оно служит важным показателем, характеризующим возможности организации управлять изменениями и оценивать их потенциальные последствия для безопасности полетов. Эти изменения не должны ограничиваться вопросами безопасности полетов; они должны также охватывать авиационную безопасность, кибербезопасность, охрану окружающей среды и, в соответствующих случаях, отвечать требованиям ведомства по безопасности и охране здоровья, если эти изменения оказывают влияние на безопасность. Постоянное внесение таких изменений может оказать влияние на периодичность и масштабы надзорной деятельности, учитывающей объем, сложность и потенциальные последствия этих изменений для безопасности полетов.

2.8 ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ И РЕГИСТРАЦИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.8.1 В рамках мероприятий по надзору ИБПГА должны выполнять свою работу добросовестно и требовать от эксплуатанта убедительной демонстрации того, что полеты выполняются в соответствии с СЭ и связанными с ними эксплуатационными спецификациями, руководствами эксплуатанта и соответствующими правилами, регламентирующими деятельность гражданской авиации.

2.8.2 ВГА следует регистрировать результаты всех мероприятий по надзору, позволяющие ответить на любые возникающие вопросы, касающиеся фактической основы рекомендаций, сделанных ИБПГА.

2.8.3 В отчетах о проведенных проверках должна содержаться оценка эффективности системы и процедур контроля за обеспечением безопасности полетов, применяемых требований и профессиональной квалификации эксплуатанта в целом.

2.8.4 В любом отчете о проведении связанных с СУБП контрольно-надзорных мероприятий особое внимание должно уделяться масштабам осуществляющейся в рамках организации проактивной деятельности по управлению безопасностью полетов и эффективности обеспечения безопасности полетов. В этом отчете должны быть документально подтверждены области, требующие дополнительного совершенствования (например, неэффективное управление факторами риска для безопасности полетов, подлежащие рассмотрению новые и возникающие риски для безопасности полетов, неприемлемые процессы, возможности для совершенствования деятельности и т. д.). Такая оценка может также охватывать цели организации в области безопасности полетов и степень их достижения, их взаимосвязь с задачами государства, определяемую на основе ГосПБП и НПБП; она позволяет уточнить любые выводы, требующие принятия конкретных мер, включая сроки. Выводы должны отражать степень срочности достижения целей в области безопасности полетов или служить для конкретной организации стимулом к скорейшему, более эффективному и постоянному совершенствованию своей деятельности.

Глава 3

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 Ответственность за обеспечение безопасности полетов несет не только ВГА. Все эксплуатанты, владельцы воздушных судов, организации по техническому обслуживанию, учебные центры и некоторые эксплуатанты аэродромов, которые отвечают соответствующим требованиям и получают сертификат ВГА, несут ответственность, предусмотренную законодательством или нормативными актами. Обеспечение безопасности полетов основано на обязанностях и функциях каждой заинтересованной стороны поддерживать безопасность населения, а обладатели СЭ обязаны предоставлять обслуживание, в максимально возможной степени отвечающее интересам общественности.

3.2 В случае обнаружения недостатков в работе конкретного эксплуатанта в ходе программы контроля за обеспечением безопасности полетов следует установить их причины, предпринять оперативные действия по устранению недостатков и предусмотреть надлежащие последующие действия для оценки эффективности корректирующих мероприятий. При повторном возникновении проблем в конкретных областях необходимо планировать и проводить дополнительные проверки.

3.3 Если отчеты о программе контроля за обеспечением безопасности полетов и связанных с ней проверках свидетельствуют о том, что эксплуатант не соблюдает или не может соблюдать или поддерживать требуемые стандарты сертификации или выполнять условия, предусмотренные СЭ и связанными с ним эксплуатационными спецификациями, ВГА должно информировать эксплуатанта о выявленных недостатках и о требуемых мерах по их устранению. Мероприятия по устранению недостатков обычно требуется провести в течение установленного периода времени. Если эксплуатант не примет требуемых мер по устранению недостатков, то об этом следует проинформировать ГДГА и, при необходимости, представить рекомендации об изменении, приостановлении действия или отзыве СЭ и связанных с ними эксплуатационных спецификаций.

3.4 Если ИБПГА, отвечающий за контроль за деятельностью эксплуатанта, считает, что соображения безопасности полетов обусловливают необходимость оперативного принятия мер по изменению, приостановлению действия или отзыва СЭ, он должен информировать об этом ГДГА. Если после внимательного рассмотрения всех обстоятельств дела в рамках необходимой координации и консультации с ВГА достигнуто согласие о необходимости изменения приостановления действия или отзыва СЭ данного эксплуатанта, ГДГА должен письменно проинформировать об этом такого эксплуатанта, кратко изложив предлагаемые действия и их обоснование. В случае приостановления действия или отзыва СЭ по любой причине эксплуатант должен незамедлительно вернуть СЭ выдавшему его должностному лицу. После ввода в действие разработанного ИКАО международного реестра СЭ ВГА должно представить в реестр обновленную информацию о статусе такого эксплуатанта.

Дополнение

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПЕРРОННЫХ ПРОВЕРОК

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Перронные проверки должны проводиться ИБПГА по следующим позициям:

- A. Кабина экипажа.
- B. Пассажирский салон/безопасность.
- C. Внешнее состояние воздушного судна.
- D. Груз.
- E. Общие вопросы.

2. ПОДРОБНЫЙ СПИСОК

Подробный список содержит информацию о позициях, подлежащих проверке. По каждой позиции представлены рекомендации относительно того, как проводить проверку. В каждом пункте также приводится соответствующая ссылка на Приложения к Чикагской конвенции или другие материалы, если имеются. Однако за полным изложением требований необходимо обратиться к конкретным документам, указанным в контрольном перечне.

3. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

3.1 Охватить все позиции в списке при каждой проверке на перроне невозможно. Проверки следует планировать таким образом, чтобы затрагивать в первую очередь области высокого риска, а все остальные позиции можно было охватить в течение нескольких проверок. Важно вести надлежащие записи, и в этой связи требуется полная координация действий всех ИБПГА, участвующих в проверках на перроне по конкретному эксплуатанту.

3.2 Более подробная информация, касающаяся положений Приложений к Чикагской конвенции, выполнение которых можно полностью или частично передать от государства регистрации государству эксплуатанта, содержится в *Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 10059).

4. ПОЗИЦИИ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРОВЕРКЕ

A. Кабина экипажа. Общие положения	
A 1. Общее состояние	<p>Инструкции: проверить чистоту, порядок и общее состояние.</p> <p>Ссылки: нет.</p>
A 2. Аварийный выход	<p>Инструкции: проверить на соответствие SARPS ИКАО.</p> <p>Ссылки: Приложение 8, часть IIIA, п. 4.1.7; часть IIIB, п. 4.6; часть IVA, п. 4.1.7 и часть IVB, п. 4.6</p>
A 3. Оборудование	<p>Инструкции: проверить наличие следующего оборудования, если требуется:</p> <p>двух точных барометрических высотомеров со счетчиком и барабанно-стрелочным отсчетом или эквивалентной индикацией данных (полеты по ППП);</p> <p>бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС);</p> <p>бортового речевого самописца (CVR) и самописца полетных данных (FDR);</p> <p>ELT;</p> <p>системы предупреждения о близости земли (GPWS) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета;</p> <p>при наличии компьютера управления полетом (FMC) – действительную базу данных.</p> <p>Справочные материалы:</p> <p>Высотомеры – Приложение 6, часть I, п. 6.9.1 с).</p> <p>БСПС II – Приложение 6, часть I, п. 6.19; Приложение 10, том IV, пп. 4.3.5.3.1 и 4.3.5.3.3.</p> <p>CVR и FDR – Приложение 6, часть I, раздел 6.3 и часть III, раздел II, п. 4.3.</p> <p>GPWS – Приложение 6, часть I, п. 6.15.</p> <p>ELT – Приложение 6, часть I, п. 6.17 и часть III, раздел II, п. 4.7.</p> <p>Электронная база навигационных данных – Приложение 6, часть I, п. 7.5.2; часть III, раздел II, п. 5.5.2 и Приложение 15, п. 6.2.1.</p>

A. Кабина экипажа. Документация	
A 4. Руководства	<p>Все требуемые руководства.</p> <p>Инструкции: проверить наличие. Проверить, обновлены ли руководства, а также их принятие или утверждение в соответствии с требованиями. Материал руководства по летной эксплуатации воздушного судна может быть включен в руководство по производству полетов, которое, в свою очередь, может состоять из нескольких частей, некоторые из которых рассматриваются ниже в пп. A 5, A 6 и A 7.</p> <p>Ссылки:</p> <p>Руководство по летной эксплуатации – Приложение 6, часть I, пп. 6.2.3 б) и 11.1 и часть III, раздел II, пп. 4.2.3 б) и 9.1.</p> <p>Руководство по производству полетов – Приложение 6, часть I, пп. 4.2.3, 6.2.3 и добавление 2 и часть III, раздел II, пп. 2.2.3, 4.2.3 и добавление 8.</p> <p>Руководство по эксплуатации воздушного судна – Приложение 6, часть I, п. 6.1.4 и добавление 2, п. 2.2 и часть III, раздел II, п. 4.1.4 и добавление 8, п. 2.2.</p>
A 5. Контрольные перечни	<p>Инструкции: подтвердить наличие и обновление контрольных перечней. Проверить соответствие их содержания установленным требованиям. Контрольные перечни, действующие в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, иногда объединяют в краткий справочник.</p> <p>Проверить наличие контрольного перечня правил обыска самолета.</p> <p>Подтвердить наличие контрольного перечня аварийного и спасательного оборудования.</p>

Ссылки:

Контрольные карты членов летного экипажа – Приложение 6, часть I, пп. 4.2.6, 6.1.4 и добавление 2, п. 2.2.2; часть III, раздел II, пп. 2.2.6 и 4.1.4 и добавление 8, п. 2.2.10.

Контрольный перечень правил обыска воздушного судна – Приложение 6, часть I, п. 13.3 и часть III, раздел II, п. 11.1.

Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования – Приложение 6, часть I, добавление 2, п. 2.2.10 и часть III, добавление 8, п. 2.2.8.

A 6. Справочник маршрутов

Инструкции: проверить наличие справочника маршрутов, включающего карты, его пригодность и обновление.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 6.2.3 с), 7.5.2 и добавление 2, п. 2.3.1; часть III, раздел II, п. 4.2.3 с) и добавление 8, п. 2.3.1; Приложение 15, п. 6.2.1.

A 7. MEL

Инструкции: проверить наличие MEL и его обновление.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.1.3, добавление 2, п. 2.2.9 и дополнение Е и часть III, раздел II, п. 4.1.3, добавление 8, п. 2.2.7 и дополнение В.

A 8. Документы, которые должны находиться на борту

a) Свидетельство о регистрации

Инструкции: проверить наличие, точность и формат.

Ссылки: Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300), статья 29 и Приложение 7, раздел 8.

b) Опознавательная табличка

Инструкции: проверить наличие и расположение.

Ссылка: Приложение 7, раздел 9.

c) Сертификат летной годности

Инструкции: проверить наличие на борту действительного сертификата летной годности воздушного судна.

Ссылки: Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300), статьи 29, 31, 39 а) и 40; Приложение 8, часть II, глава 3.

d) Свидетельства членов экипажа

Инструкции: проверить действительность свидетельств, квалификационных отметок о типе, о праве на полеты по приборам, отметки о проверке квалификации, отметки о знании языка, медицинского заключения, а также формат этих документов (см. также п. Е 3 ниже).

Ссылки: Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300), статьи 29, 30 б), 32 а), 39 б) и 40; Приложение 1, пп. 1.2.1, 1.2.2, 1.2.4, 1.2.5, 1.2.9, 2.1.3, 2.1.7, 2.1.10, глава 5 и п. 6.1.1; Приложение 6, часть I, пп. 9.1.1, 9.4.4 и часть III, раздел II, пп. 7.1, 7.4.3.

e) Бортовой журнал или журнал учета технического обслуживания

Инструкции: проверить, внесены ли последние записи, а также действительно ли свидетельство о техническом обслуживании, проверить количество отсроченных дефектов (при необходимости указать в отчете). Проверить, включают ли данные о недостатках сроки их устранения и соблюдаются ли эти сроки. При необходимости проверить соответствие MEL воздушного судна.

Ссылки: Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300), статьи 29 и 34; Приложение 6, часть I, пп. 4.3.1, 4.5.4, 4.5.5, 8.8, 11.4 и часть III, раздел II, пп. 2.3.1, 2.5.4, 2.5.5, 6, 7 и 9.4.

f) Разрешение на бортовую радиостанцию

Инструкции: проверить наличие и срок действия.

Ссылки: Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300), статьи 29 и 30 а).

g) Документ или заявление о сертификации по шуму, если применимо

Инструкции: проверить наличие и действительность.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.13, часть III, раздел II, п. 4.11 и Приложение 16, том I, часть II, глава 1.

h) СЭ (заверенная точная копия) и эксплуатационные спецификации (копия)

Инструкции: проверить наличие, применимость и действительность.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 4.2.1, 6.1.2, добавление 6, дополнение D 6 и часть III, раздел II, пп. 2.2.1, 4.1.2, добавление 3, дополнение С 3.

i) Краткое содержание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis (заверенная точная копия), если применимо

Инструкции: проверить наличие.

Ссылки: Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300), статьи 12, 30, 31, 32 а), 83 bis;

Приложение 6, часть I, п. 6.1.5, добавление 10 и часть III, раздел II, п. 4.1.5, добавление 6.

A 9. Рабочий план полета

Инструкции: проверить наличие, точность и подпись(и), а также адекватность планирования и наличие запаса топлива и масла на борту. Проверить наличие плана полета ОВД.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 4.3.3, 4.3.6, добавление 2, пп. 2.1.12, 2.1.16; часть III, раздел II, п. 2.3.3, раздел III, п. 2.8, добавление 8, пп. 2.1.11, 2.1.15.

A 10. Сводно-загрузочная ведомость

Инструкции: проверить наличие сводно-загрузочной ведомости и ее точность.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 4.3.1, добавление 2, п. 2.1.14; часть III, раздел II, п. 2.3.1, добавление 8, п. 2.1.13.

A 11. Ограничения летно-технических характеристик воздушного судна на основе действительных данных о маршруте, препятствиях в аэропорту и состояния ВПП.

Инструкции: проверить наличие информации о летно-технических характеристиках воздушного судна, включая данные об ограничениях и анализе состояния ВПП на основе действительных данных по аэродрому.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 5.1, 5.2, 5.3, дополнение В; часть III, раздел II, пп. 3.1, 3.2 и 3.3.

A 12. Грузовая ведомость и, если применимо, пассажирская ведомость

Инструкции: проверить наличие заполненной грузовой ведомости и, если требуется, пассажирской ведомости.

Ссылки: Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300), статья 29, Приложение 9, пп. 2.13, 2.14, 4.13 и добавления 2 и 3.

A 13. Предполетная проверка

Инструкции: проверить наличие форм предполетной проверки или подготовки.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 4.3.1; и часть III, раздел II, п. 2.3.1.

A 14. Метеорологические сводки и прогнозы

Инструкции: проверить наличие метеорологических сводок и прогнозов, достаточных для выполняемого полета.

Ссылки: Приложение 2, п. 2.3.2; Приложение 6, часть I, п. 4.3.5.2 и часть III, раздел II, п. 2.3.5.2.

A 15. NOTAM

Инструкции: проверить наличие NOTAM по маршруту полета.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 4.1.1; часть III, раздел II, п. 2.1.1; Приложение 15, глава 5.

A. Кабина экипажа. Аварийно-спасательное оборудование

A 16. Переносные огнетушители

Инструкции: проверить наличие, количество, состояние и дату истечения срока действия.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.2.2 b) и часть III, раздел II, п. 4.2.2 b); Приложение 8, часть IIIA, п. 8.3, часть IIIB, п. 6.3, часть IVA, п. 7.3 и часть IVB, п. 6.3.

A 17. Спасательные жилеты/индивидуальные плавсредства

Инструкции: проверить наличие, состояние и, если применимо, дату истечения срока действия.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.5 и часть III, раздел II, п. 4.5; Приложение 8, часть IIIA, п. 8.3; часть IIIB, п. 6.3; часть IVA, п. 7.3 и часть IVB, п. 6.3.

A 18. Привязные системы

Инструкции: проверить наличие, состояние и количество.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.2.2 с) и часть III, раздел II, п. 4.2.2 с).

A 19. Кислородное оборудование

Инструкции: проверить наличие, количество и состояние.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 4.3.9, 6.7 и часть III, раздел II, пп. 2.3.8, 4.8.

A 20. Аварийный электрический фонарь

Инструкции: проверить наличие достаточного количества аварийных электрических фонарей. Проверить их состояние, если это возможно.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.10 и часть III, раздел II, пп. 4.4.2 4.4.2; Приложение 8, часть IIIA, п. 8.3; часть IIIB, п. 6.3; часть IVA, п. 7.3 и часть IVB, п. 6.3.

В. Пассажирский салон. Безопасность**В 1. Общее состояние**

Инструкции: проверить чистоту, порядок и общее состояние.

Ссылка: Приложение 8, часть III, глава 8.

В 2. Кресла и привязные системы членов кабинного экипажа

Инструкции: проверить наличие и соответствие требованиям.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.16 и часть III, раздел II, п. 4.12.

В 3. Медицинские аптечки/комплект неотложной медицинской помощи (положения, касающиеся медицинской аптечки, относятся только к Приложению 6, часть I)

Инструкции: проверить наличие, состояние, расположение и дату истечения срока действия, если установлен.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.2.2 а) и часть III, раздел II, п. 4.2.2 а).

В 4. Переносные огнетушители

Инструкции: проверить наличие, количество, состояние и дату истечения срока действия, если установлен.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.2.2 и часть III, раздел II, п. 4.2.2 б); Приложение 8, часть IIIA, п. 8.3; часть IIIB, п. 6.3; часть IVA, п. 7.3; часть IVB, п. 6.3.

В 5. Спасательные жилеты/плавсредства

Инструкции: проверить наличие, состояние и дату истечения срока действия, если применимо.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.5 и часть III, раздел II, п. 4.5; Приложение 8, часть IIIA, п. 8.3; часть IIIB, п. 6.3; часть IVA, п. 7.3 и часть IVB, п. 6.3.

В 6. Привязные ремни

Инструкции: проверить наличие и состояние.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.2.2 с) и часть III, раздел II, п. 4.2.2 с).

В 7. Освещение и маркировка аварийных выходов, аварийные электрические фонари

Инструкции: проверить наличие знаков, освещения и маркировки аварийных выходов и аварийных электрических фонарей (по одному на каждого члена кабинного экипажа). При возможности проверить состояние напольной маркировки и электрических фонарей.

Ссылки: электрические фонари. Приложение 6, часть I, п. 6.10 f) и часть III, раздел II, п. 4.4.2 k); Приложение 8, часть IIIA, п. 8.3, часть IIIB, п. 6.3; часть IVA, п. 7.3 и часть IVB, п. 6.3.

Освещение и маркировка аварийных выходов: Приложение 8, часть IIIA, п. 4.1.7.3; часть IIIB, п. 4.6.3 и часть IVB, п. 8.5.

В 8. Спасательные трапы/плоты и пиротехнические средства аварийной сигнализации (если требуются)

Инструкции: проверить датчики баллонов, поручни трапов и дату истечения срока действия аварийных трапов. Проверить наличие спасательного плота, если предусмотрено.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 6.5, 6.6; часть III, раздел II, пп. 4.5, 4.6; Приложение 8, часть IIIA, пп. 4.1.7.2, 4.1.7.4; часть IIIB, пп. 4.6.2–4.6.4; часть IVA, п. 4.1.7 и часть IVB, п. 4.6.

В 9. Запас кислорода: члены кабинного экипажа и пассажиры

Инструкции: проверить наличие и состояние, если применимо.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 4.3.9, 6.7 и часть III, раздел II, пп. 2.3.8, 4.8.

В 10. Карточки для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке

Инструкции: проверить наличие и точность данных.

Ссылки: Приложение 6, часть I, пп. 4.2.12.1 е), 6.2.2 д) и часть III, раздел II, пп. 2.2.11 е), 4.2.2 д).

В 11. Члены кабинного экипажа

Инструкции: проверить, достаточно ли количество членов кабинного экипажа. При возможности проверить, позволяет ли размещение членов кабинного экипажа безопасно и оперативно выполнять эвакуацию воздушного судна.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 12.1 и часть III, раздел II, п. 10.1.

В 12. Доступ к аварийным выходам

Инструкции: проверить, обеспечивается ли надлежащий и беспрепятственный доступ к аварийным выходам.

Ссылки: Приложение 8, часть IIIA, пп. 4.1.7.2, 4.1.7.3; часть IIIB, пп. 4.6.2, 4.6.3; часть IVA, п. 4.1.7 и часть IVB, пп. 4.6.2, 4.6.3.

В 13. Безопасность ручной клади

Инструкции: убедиться в том, что члены экипажа и пассажиры не перевозят негабаритную ручную кладь, не помещающуюся в отсеках для ее хранения на борту воздушного судна. Проверить размещение ручного багажа.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 4.8 и часть III, раздел II, п. 2.7.

В 14. Количество кресел

Инструкции: убедиться в том, что количество лиц на борту не превышает допустимого количества (обычно количество кресел, за исключением особых обстоятельств).

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 6.2.2 с) и часть III, раздел II, п. 4.2.2 с).

В 15. Безопасность двери кабины летного экипажа (если применимо)

Инструкции: проверить возможность запирания дверей кабины летного экипажа, если предусмотрено.

При необходимости убедиться в том, что дверь кабины летного экипажа противостоит пробиванию и проникновению.

Ссылка: Приложение 6, часть I, п. 13.2.

C. Внешнее состояние воздушного судна**C 1. Общее внешнее состояние**

Инструкции: проверить общее состояние планера: видимые следы коррозии, чистота, наличие льда, снега, инея, четкость нанесения знаков и т. д.

Ссылки:

Маркировки: Приложение 7, разделы 3, 4, 5; Приложение 6, часть I, п. 6.2.4 и часть III, п. 4.1.4; Приложение 8, часть IIIA, п. 9.6.2, часть IIIB, п. 7.6, часть IVA, п. 9.6.2 и часть IV, п. 7.6.

Задача конструкции: Приложение 8, часть IIIA, п. 4.1.4; часть IIIB, п. 4.1.5; часть IVA, п. 4.1.4 и часть IVB, п. 4.1.5.

C 2. Двери и люки

Инструкции: проверить состояние дверей и люков пассажирского салона и грузового отсека, внешнюю маркировку, уплотнители, рабочие инструкции и состояние люков.

Ссылки:

Маркировки: Приложение 8, часть IIIA, п. 9.6.2; часть IIIB, п. 7.6; часть IVA, п. 9.6.2 и часть IV, п. 7.6.

C 3. Крылья и хвостовое оперение

Инструкции: проверить крылья, вертикальные и горизонтальные стабилизаторы, включая все поверхности управления полетом. Проверить наличие явных повреждений, коррозии, ослабление креплений, следов попадания молнии, вмятин, следов статистических разрядов и т. д.

Ссылки: нет.

C 4. Колеса, тормоза и пневматики

Инструкции: проверить наличие повреждений, износа и признаков недостаточного давления в пневматиках.

Ссылки: нет.

C 5. Шасси

Инструкции: визуальный осмотр. Обратить внимание на наличие смазки, признаки подтеков и коррозии, а также износ креплений и петель люка.

Ссылки: нет.

C 6. Ниши шасси

Инструкции: визуальный осмотр. Обратить внимание на чистоту, отсутствие подтеков и признаков коррозии.

Ссылки: нет.

C 7. Воздухозаборник и выхлопное сопло

Инструкции: визуальный осмотр. Обратить внимание на повреждения, трещины, вмятины и ослабленные/отсутствующие крепления (воздухозаборник) и лопатки турбины низкого давления (если видны), очевидные повреждения датчиков, сопла реактивной струи, выхлопа, реверсеров тяги и т. д.

Ссылки: нет.

C 8. Лопатки вентилятора (если применимо)

Инструкции: визуальный осмотр. Проверить наличие повреждений посторонними предметами, трещин, сколов, следов коррозии, эрозии и т. д.

Ссылки: нет.

C 9. Воздушные винты (если применимо)

Инструкции: визуальный осмотр. Проверить наличие следов коррозии, люфта лопастей во втулке винта, эрозии, повреждений от ударов камнями, антиобледенительную систему и т. д.

Ссылки: нет.

C 10. Предыдущие ремонты конструкции

Инструкции: визуальный осмотр. Отметить любые предыдущие ремонты, проверить состояние и убедиться в соответствии стандартной практике.

Ссылки: нет.

C 11. Видимые повреждения

Инструкции: визуальный осмотр. Отметить повреждения, которые не были зафиксированы и оценены, включая коррозию, повреждения в результате ударов молнии и столкновений с птицами и т. д.

Ссылки: Приложение 8, часть II, п. 3.6.

C 12. Течи

Инструкции: визуальный осмотр. Течи топлива, масла, гидравлических систем. Проверить подтеки специфичности в зоне заправки туалетов.

Ссылки: нет.

D. Груз

D 1. Общее состояние грузового отсека и контейнеров

Инструкции: проверить чистоту и общее состояние грузового отсека и контейнеров. Проверить наличие повреждений в грузовом отсеке и состояние системы предупреждения, обнаружения и тушения пожара, если предусмотрено. Проверить состояние запоров контейнеров.

Ссылки: Приложение 8, часть IIIA, п. 4.1.6 g) и часть IIIB, п. 4.2 g).

D 2. Опасные грузы

Инструкции: если на борту имеются опасные грузы, проверить, получил ли пилот соответствующие уведомления. Проверить наличие в руководстве по производству полетов соответствующей информации, предусмотренной Приложением 18.

Ссылки: Приложение 6, часть I, добавление 2, п. 2.1.35, часть III, добавление 8, п. 2.1.28 и Приложение 18, пп. 9.1 и 9.2.

D 3. Безопасность груза на борту

Инструкции: проверить надлежащее распределение нагрузки и надежное крепление груза.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 4.3.1 e) и часть III, раздел II, п. 2.3.1 e).

E. Общие вопросы

E 1. Дополнительные замечания

Инструкции: зафиксировать любые замеченные моменты существенного характера, которые не упомянуты в настоящих рекомендациях.

Ссылки: нет.

E 2. Заправка топливом

Инструкции: проверить соблюдение правил заправки топливом с пассажирами на борту.

Ссылки: Приложение 6, часть I, п. 4.3.8 и часть III, раздел II, п. 2.3.7.

E 3. Язык для ведения связи

Инструкции: убедиться в том, что все пилоты и те штурманы, которые должны пользоваться радиотелефоном, знают язык, используемый при ведении радиотелефонной связи, или английский язык.

Ссылки: Приложение 1, п. 1.2.9, добавление 1 и Приложение 10, том II, п. 5.2.1.2.

Часть V

АРЕНДА И ФРАХТОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Примечание 1. Более подробная информация по аспектам поддержания летной годности арендованных воздушных судов содержится в главе 6 части IV Руководства по летной годности (Doc 9670).

Примечание 2. Дополнительная информация содержится в Руководстве по регулированию воздушного транспорта (Doc 9626), Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059) и циркулярах "Рекомендации по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации" (Cir 295) и "Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями" (Cir 269).

1.1 Материал, касающийся аренды, фрахтования и других аспектов сотрудничества между эксплуатантами, включен в настоящее руководство для того, чтобы обратить внимание сертифицирующих полномочных органов на ряд правовых и практических эксплуатационных проблем, которые необходимо учитывать в процессе сертификации эксплуатанта, предполагающего использовать арендованные воздушные суда, или в тех случаях, когда эксплуатант, имеющий СЭ, предполагает выступить в качестве арендодателя или арендатора или иным образом сотрудничать с другим эксплуатантом. Такая практика имеет экономическую основу и выгодна для эксплуатантов. Тем не менее сертифицирующий полномочный орган должен обеспечивать, чтобы аспектам безопасности полетов отдавалось предпочтение перед любыми экономическими соображениями, представленными эксплуатантом.

1.2 В последние годы практика аренды воздушных судов получила широкое распространение. Большая часть арендных соглашений касается принадлежащих частным лицам или авиакомпаниям воздушных судов, которые зарегистрированы в одном государстве и переданы в аренду эксплуатантам из другого государства. Термин "арендодатель" означает сторону, у которой воздушное судно берется в аренду, а термин "арендатор" означает сторону, которой воздушное судно сдается в аренду.

1.3 Имеются различные типы аренды воздушных судов, характеризуемые их целью. Финансовая или капитальная аренда используются эксплуатантами для избежания существенных издержек/долгов, обусловленных покупкой воздушных судов непосредственно у изготовителя, или снижения налогообложения или иных расходов. Например, эксплуатант может полностью или частично продать свой парк банку или другому финансовому учреждению, а затем взять воздушные суда в аренду. Финансовая аренда представляет собой долгосрочное соглашение, внешне похожее на право собственности, например на корпус воздушного судна наносится название/логотип эксплуатанта, который, как правило, зарегистрирован в государстве эксплуатанта.

1.4 В противоположность этому операционная аренда призвана удовлетворить срочные потребности эксплуатанта в дополнительных воздушных судах и зачастую она используется на сезонной или краткосрочной основе. Эксплуатант, обладающий излишним или малоиспользуемым количеством воздушных судов, может сдать их в аренду другим эксплуатантам.

1.5 С нормативной точки зрения имеются два основных вида аренды воздушных судов, а именно: "сухая" аренда и "мокрая" аренда.

- a) Под "сухой" арендой понимается аренда воздушного судна, при которой воздушное судно эксплуатируется в соответствии с СЭ арендатора. Обычно это аренда воздушного судна без экипажа, при которой воздушное судно эксплуатируется под оперативным и коммерческим контролем арендатора и использует условное обозначение авиакомпании и коммерческие права арендатора.

- b) "Мокрой" арендой обычно называют аренду воздушного судна, при которой воздушное судно эксплуатируется в соответствии с СЭ арендодателя. Обычно это аренда воздушного судна с экипажем, эксплуатируемого под коммерческим контролем арендатора с использованием условного обозначения авиакомпании и коммерческих прав арендатора. Некоторые полномочные органы определяют "мокрую" аренду как аренду по крайней мере с летным экипажем, тогда как другие полномочные органы считают "мокрой" аренду воздушного судна по крайней мере с одним членом экипажа или аренду воздушного судна с полным экипажем (летным и кабинным экипажем).

1.6 Соглашения об аренде воздушных судов могут отличаться. Например, под "сырой" арендой обычно понимают "мокрую" аренду воздушного судна, при которой воздушные суда эксплуатируются в соответствии с СЭ арендодателя и использованием неполного состава экипажа (например, летный экипаж), и в этом случае арендодатель предоставляет остальных членов экипажа (например, кабинный экипаж). В этом случае государство эксплуатанта должно убедиться в том, что летный и кабинный экипажи обучены использованию общих процедур связи и аварийно-спасательных процедур, а кабинный экипаж прошел соответствующую подготовку, подробная информация о которой содержится в главе 3 настоящей части.

1.7 Существует несколько различных типов аренды, которая может быть краткосрочной или долгосрочной. Ответственные полномочные органы должны учитывать все разнообразные аспекты. Договор аренды могут также называть краткосрочным договором "мокрой" аренды, договором фрахтования или субфрахтования. Могут также заключаться каскадные договоры субаренды. Эти аспекты рассматриваются в главе 3 настоящей части.

1.8 Имеются и другие формы сотрудничества между эксплуатантами на национальном или международном уровнях, подлежащие надзору со стороны полномочных органов гражданской авиации соответствующих государств. Речь идет о совместном использовании кодов, франчайзинге и взаимообмене, которые более подробно рассматриваются в главе 4 части VI.

1.9 Если между участвующими государствами не достигнуто соответствующих договоренностей, аренда может создавать сложные проблемы, связанные с правовыми аспектами, вопросами безопасности полетов, правоприменения и практического характера для государства регистрации воздушного судна, государства эксплуатанта или для обоих государств. Эти проблемы связаны с возможной неопределенностью в вопросе о том, какая из сторон несет ответственность за безопасную эксплуатацию и сохранение летной годности воздушного судна и правила какого государства являются применимыми. Ответственные полномочные органы должны снять такую неопределенность до того, как арендное соглашение вступит в силу. Установление ответственной стороны определяется фактической ситуацией и зависит от условий арендного или иных соглашений. Определение того, какая из сторон договора аренды отвечает за руководство полетами и летную годность, в свою очередь прояснит вопрос о том, правила какого государства будут применяться и какие функции надзора за эксплуатацией арендованного воздушного судна будут возложены на конкретное государство. В некоторых случаях может иметь место дублирование функций надзора государства регистрации и государства эксплуатанта.

1.10 Проблемы, связанные с арендой, становятся все более распространенными в связи с тем, что на рынке появилось значительное число арендодателей, а именно:

- a) компании, специально создаваемые для приобретения и сдачи в аренду воздушных судов;
- b) коммерческие банки и другие финансовые учреждения;
- c) изготовители воздушных судов;
- d) авиакомпании.

1.11 Некоторые договоры аренды являются долгосрочными, а другие заключаются на непродолжительный период для удовлетворения временных потребностей.

1.12 Помимо проблем, с которыми сталкиваются государственные органы, также возникает вопрос о том, какие шаги могут быть предприняты для защиты финансовых интересов и активов арендодателя. Речь идет прежде всего о том, в достаточной ли мере законодательные и нормативные документы государства регистрации и его возможности по осуществлению надзора отвечают интересам арендодателя в тех ситуациях, когда арендатор (эксплуатант воздушного судна) относится к другому государству. Если государство регистрации и государство эксплуатанта должным образом выполняют свои обязательства по контролю за обеспечением безопасности полетов, такие действия должны защищать имущественные права арендодателя на арендованное воздушное судно.

1.13 Во многих государствах национальными правилами на компетентный полномочный орган – ВГА возлагается ответственность за обеспечение того, чтобы каждое зарегистрированное в нем воздушное судно, где бы оно ни эксплуатировалось, соблюдало технические требования и правила безопасности полетов, принятые в данном государстве. Практические проблемы возникают в связи с тем, что отдельные государства не располагают достаточными кадровыми или финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления своих регламентирующих функций, в частности в сфере международного коммерческого воздушного транспорта. Эти обязанности включают обеспечение того, чтобы каждое зарегистрированное в государстве воздушное судно, включая переданные в аренду эксплуатанту, выполняющему полеты под юрисдикцией другого государства, эксплуатировалось в соответствии с правилами государства регистрации. Такая обязанность, в свою очередь, создает серьезные проблемы надзора и правоприменения для государства регистрации, поскольку такие арендованные воздушные суда часто эксплуатируют в отдаленных районах, где проведение инспекции безопасности полетов персоналом ВГА государства регистрации может быть затруднительным. В связи с этим возможно ослабление контроля за соблюдением соответствующих стандартов и норм безопасности полетов государства регистрации. Нарушение таких норм может быть умышленным, или по незнанию государство регистрации может даже не знать об этом, в результате чего предпринятие правоприменительных действий в отношении таких арендованных воздушных судов будет маловероятным.

1.14 При разработке Конвенции о международной гражданской авиации вряд ли можно было предвидеть возникновение проблем, связанных с арендой воздушных судов. Ее составители исходили из того, что эксплуатанты, как правило, будут владельцами эксплуатируемых ими воздушных судов и что государственная принадлежность воздушного судна будет соответствовать государственной принадлежности эксплуатанта, т. е. государство регистрации и государство эксплуатанта будут одним и тем же государством. В результате Чикагская конвенция в нескольких местах устанавливает, что основную ответственность за воздушные суда несет государство регистрации. Дополнительные обязанности государства регистрации детализируются в Приложениях к Чикагской конвенции.

1.15 На нескольких сессиях Ассамблеи ИКАО признавалось, что государство регистрации может быть не в состоянии должным образом выполнять свои обязанности в том случае, если воздушное судно арендовано или зафрахтовано, особенно без экипажа, эксплуатантом из другого государства. Поэтому в главу 3 Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и в десять других Приложений было включено примечание, в котором предлагается, чтобы государство регистрации передавало государству эксплуатанта (при условии согласия последнего) те функции государства регистрации, которые может более адекватно выполнить государство эксплуатанта. Вместе с тем признавалось, что такая передача функций будет иметь место только на основе практической договоренности, в соответствии с которой государство регистрации будет выполнять некоторые функции, установленные Чикагской конвенцией, через агента – государство эксплуатанта. Таким образом, средства, предлагаемые в этом примечании, полностью не освобождают государство регистрации от обязанностей, установленных Чикагской конвенцией. Это примечание, которое было добавлено в главу 3 Приложения 6 в 1950 году в рамках поправки 10, было пересмотрено и расширено в 1973 году и включено в качестве примечания 1 к главе 3 части I Приложения 6 в рамках поправки 6. Одновременно также были изменены аналогичные примечания в других Приложениях.

1.16 Вместе с тем в случаях, когда воздушные суда передавались в аренду эксплуатантам в некоторых странах, желающих взять на себя ответственность, такая договоренность предусматривала частично приемлемое промежуточное решение проблемы, поскольку государство регистрации могло передать некоторые свои функции согласно Чикагской конвенции государству эксплуатанта. Такой механизм, тем не менее, не всегда освобождает государство регистрации от предусмотренной собственным национальным законодательством ответственности за воздушные суда в его реестре. Проблема становится еще более острой, когда воздушное судно, зарегистрированное в одном государстве, передается в аренду по договору "сухой" аренды эксплуатанту в другом государстве, которое не желает или не может принять на себя ответственность, передаваемую государством регистрации. Кроме того, проблемы с арендой становятся еще более сложными в ситуациях, когда стандарты обеспечения безопасности полетов одного из участвующих государств не могут быть приняты государством регистрации или арендодателем или когда государство эксплуатанта не располагает возможностями надлежащего осуществления и обеспечения соблюдения действующих норм безопасности полетов. При таких обстоятельствах потенциальный арендодатель может не пожелать сдавать воздушное судно в аренду эксплуатанту из другого государства, или, в случае заключения договора аренды, государство регистрации может быть признано не выполняющим своих обязательств, если оно согласится передать свои функции такому государству.

1.17 Эти проблемы нашли широкое понимание в ИКАО, которая признала общее желание Договаривающихся государств разработать положение, позволяющее государству регистрации передавать ряд функций и обязанностей государству эксплуатанта при аренде, фрахтовании воздушных судов или обмене ими. 23-я сессия Ассамблеи сочла необходимым изменить Чикагскую конвенцию таким образом, чтобы освободить государство регистрации от его ответственности в соответствии со статьями 12, 30, 31 и 32 а) Чикагской конвенции и таким образом обеспечить более эффективное решение данного вопроса.

1.18 В 1980 году 23-я сессия Ассамблеи приняла следующую поправку к Конвенции о международной гражданской авиации:

Статья 83 bis

Передача определенных функций и обязанностей

- a) Несмотря на положения статей 12, 30, 31 и 32 а), в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договаривающемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договаривающемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 а). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.
- b) Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со статьей 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государством – стороной соглашения.
- c) Положения пунктов а) и б), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным статьей 77.

1.19 Протокол, касающийся изменения Чикагской конвенции, был подписан в Монреале 6 октября 1980 года. Поправка вступила в силу после ратификации ее 98 Договаривающимися государствами 20 июня 1997 года. Это изменение Чикагской конвенции было призвано ослабить остроту большинства проблем контроля за обеспечением безопасности полетов, возникающих при аренде, фрахтовании воздушных судов или обмене ими. Основной смысл передачи определенных функций по соглашению, предусмотренному статьей 83 *bis*, должен заключаться в расширении возможностей контроля за обеспечением безопасности полетов путем делегирования ответственности за надзор государству эксплуатанта и признании того, что это государство может более эффективно выполнять эти обязанности.

1.20 Тем не менее прежде чем согласиться на передачу каких-либо функций, государство регистрации должно убедиться в том, что государство эксплуатанта способно в полном объеме выполнять передаваемые функции в соответствии с Чикагской конвенцией и SARPS ИКАО. Для этого можно использовать различные средства, включая механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), проводимых государством регистрации, или изучение отчетов о таких проверках, проведенных ИКАО или другим Договаривающимся государством. При определенных обстоятельствах государства не могут достичь согласия относительно передачи и принятия обязанностей в соответствии со статьей 83 *bis* или такая передача не является приемлемой альтернативой для участников сторон. В таком случае государство регистрации сохраняет ответственность за обеспечение надлежащего наблюдения за воздушными судами, занесенными в его реестр, когда они эксплуатируются на основании соглашения об аренде под юрисдикцией другого государства.

1.21 Примечание 1 к главе 3 части I Приложения 6 было еще раз пересмотрено в 1983 году поправкой 16 к части I Приложения 6, которая ввела ссылку на статью 83 *bis* и указала на возможные средства для использования государствами до вступления в силу статьи 83 *bis*. Это примечание вновь пересматривалось в 1998 году поправкой 23, включившей ссылку на то, что статья 83 *bis* вступила в силу 20 июня 1997 года. Список государств – сторон протокола о внесении в Конвенцию о международной гражданской авиации поправки, предусматривающей включение статьи 83 *bis*, опубликован на веб-сайте ИКАО.

1.22 Согласно Приложению 6 воздушное судно, эксплуатируемое в соответствии с предусмотренным статьей 83 *bis* договором между государством регистрации и государством эксплуатанта, должно иметь на борту электронную или распечатанную заверенную точную копию краткого описания соглашения. Подробные инструктивные указания, касающиеся выполнения статьи 83 *bis*, включая краткое описание соглашения, содержатся в Руководстве по выполнению статьи 83 *bis* Чикагской конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059). При проведении надзорных мероприятий, таких как перронные проверки, для определения функций и обязанностей, передаваемых государством регистрации государству эксплуатанта, важно обеспечить доступ ИБПГА к соглашению, заключенному на основе статьи 83 *bis*.

1.23 В том случае, когда передача обязанностей не представляется целесообразной, государство регистрации может рассмотреть следующие альтернативные варианты:

- a) внести в национальные законодательные и/или нормативные документы изменения, требующие аннулировать регистрацию в данном государстве воздушных судов, передаваемых в аренду без экипажа эксплуатантам из государств, которые не желают принять на себя передаваемые обязанности или программы обеспечения безопасности полетов, которые не считаются адекватными с точки зрения принятия делегируемых обязанностей;
- b) внести в национальные законодательные и/или нормативные документы изменения, предусматривающие, что зарегистрированные в этом государстве воздушные суда, передаваемые в аренду без экипажа эксплуатантам из других государств, должны эксплуатироваться в соответствии с нормами государства эксплуатанта, или

- c) принять меры к привлечению дополнительного технического персонала и финансовых средств для поддержания на приемлемом уровне надзора за эксплуатацией зарегистрированных в этом государстве воздушных судов, переданных в аренду эксплуатантам из других государств.

1.24 Государства могут ограничить практику "сухой" аренды своими эксплуатантами из источников в других государствах воздушных судов, зарегистрированных в других государствах, только теми типами воздушных судов, которые в настоящее время имеются в их собственных национальных реестрах.

1.25 Государства могут ограничить практику "мокрой" аренды своими эксплуатантами из источников в других государствах воздушных судов, зарегистрированных в других государствах, только теми типами воздушных судов, которые соответствуют существующим возможностям арендатора в части надлежащего обслуживания и эксплуатации.

1.26 Это общее резюме в отношении арендуемых воздушных судов призвано главным образом ознакомить государства и эксплуатантов с проблемами, которые могут возникнуть в тех случаях, когда эксплуатант, использующий зарегистрированные в другом государстве воздушные суда, может столкнуться с противоречиями между:

- a) нормами государства регистрации;
- b) нормами государства эксплуатанта;
- c) эксплуатационными нормами и правилами третьего государства, над территорией которого могут выполняться полеты.

Глава 2

"СУХАЯ" АРЕНДА

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 Согласно большинству соглашений о "сухой" аренде арендатор, предоставляющий экипаж, является ответственной стороной, которая осуществляет эксплуатационный контроль за таким воздушным судном со всеми вытекающими отсюда обязанностями. Если арендатор не осуществляет руководство полетами арендованного воздушного судна в соответствии с договором аренды, ответственномуполномочному органу следует тщательно изучить такую договоренность для обеспечения того, чтобы эксплуатация такого воздушного судна могла осуществляться при надлежащем уровне безопасности полетов и в соответствии с применимыми нормами.

2.1.2 Правила государства должны требовать, чтобы в случае, если кандидат на получение СЭ и действующий эксплуатант намеревается использовать арендованные воздушные суда, заявителю или эксплуатанту необходимо представить в ВГА следующую информацию:

- a) тип воздушного судна, модель и серийный номер;
- b) фамилию (название) и адрес зарегистрированного владельца;
- c) государство регистрации, национальные и регистрационные знаки;
- d) сертификат летной годности и заявление зарегистрированного владельца о том, что данное воздушное судно полностью соответствует требованиям летной годности государства регистрации;
- e) фамилию, адрес и подпись арендатора или лица, ответственного за эксплуатационный контроль воздушного судна по соглашению об аренде, включая заявление о том, что такое лицо и стороны в договоре аренды полностью осознают свои соответствующие обязательства согласно применимым нормативным документам;
- f) копия договора аренды или описание условий аренды;
- g) срок аренды;
- h) районы выполнения полетов.

2.1.3 После тщательного изучения в рамках ВГА, дополняемого при необходимости консультациями с другими компетентными полномочными органами, необходимо определить, какая из сторон договора аренды действительно отвечает за осуществление эксплуатации. При этом ВГА будет учитывать обязанности сторон по договору аренды в следующих сферах:

- a) выдача свидетельств членам летного экипажа и их подготовка;
- b) подготовка членов кабинного экипажа;

- c) летная годность воздушного судна и проведение технического обслуживания;
- d) руководство полетами, включая полетно-диспетчерское обслуживание и спледжение за полетом;
- e) составление графика работы членов летного и кабинного экипажей;
- f) подписание свидетельства о техническом обслуживании.

2.1.4 Если определено, что договор аренды предусматривает передачу в аренду без экипажа воздушных судов, которые имеют действительные свидетельства о регистрации и сертификаты летной годности, выданные государством эксплуатанта, которое также является государством регистрации, то проблему соблюдения норм безопасности полетов, принятых государством эксплуатанта, можно легко решить и обеспечить надлежащий надзор за эксплуатацией таких воздушных судов. Если договор "сухой" аренды является приемлемым для ВГА, необходимо внести в руководство по производству полетов и/или эксплуатационные спецификации изменения, вводящие по крайней мере следующие данные:

- a) фамилии (названия) сторон в договоре аренды и срок его действия;
- b) национальные и регистрационные знаки каждого воздушного судна, являющегося предметом договора;
- c) тип подлежащих использованию воздушных судов;
- d) районы выполнения полетов;
- e) применимые эксплуатационные нормы.

Примечание. Сведения, указанные в подпунктах c) и d), содержатся в эксплуатационных спецификациях. Информация, указанная в подпунктах a), b) и e), может содержаться в руководстве по производству полетов или в графе "Прочее" колонки "Специальные разрешения" эксплуатационных спецификаций.

2.2 "СУХАЯ" АРЕНДА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В ДРУГИХ ГОСУДАРСТВАХ

2.2.1 В случае "сухой" аренды воздушного судна, национальная принадлежность которого отличается от государства эксплуатанта, проблемы регулирования и обеспечения соблюдения становятся более сложными. Как и с другими кандидатами на использование воздушных судов на основе "сухой" аренды, нормативные документы государства должны требовать от эксплуатанта, который является арендатором, представления в ВГА информации, указанной в п. 2.1.2.

2.2.2 Если государство регистрации не является государством эксплуатанта, желательно, чтобы государство регистрации и государство эксплуатанта заключили соглашение о полной или частичной передаче функций, обязанностей или ответственности государства регистрации по Чикагской конвенции, если это допускается национальными законами такого государства, государству эксплуатанта. Такой механизм передачи предусмотрен в статье 83 bis для тех государств, для которых она не вступила в силу. Если государство регистрации не в состоянии выполнять свои надзорные обязанности в соответствии с Чикагской конвенцией и не может достичь удовлетворительной договоренности с государством эксплуатанта о передаче своих надзорных обязанностей в соответствии со статьей 83 bis, то от использования воздушных судов на основе "сухой" аренды рекомендуется отказаться. Если же стороны в предлагаемом договоре "сухой" аренды желают решить этот вопрос, то арендодатель или арендатор может попытаться внести воздушное судно, являющееся предметом предлагаемого

договора аренды, в реестр государства эксплуатанта арендатора. Такое изменение регистрации позволит гарантировать надлежащий уровень контроля за обеспечением безопасности полетов и эксплуатации арендованного воздушного судна.

2.2.3 Если национальное законодательство государства эксплуатанта допускает регистрацию арендованных без экипажа воздушных судов, принадлежащих лицам или компаниям из государств, не являющихся государством эксплуатанта, ГДГА следует принять правила, требующие, чтобы:

- a) на такие воздушные суда распространялись процедуры сертификации летной годности, технического обслуживания и инспекции данного государства (государства эксплуатанта), выступающего в качестве государства регистрации;
- b) ответственность за такие воздушные суда или забота об их сохранности и руководство всеми их полетами возлагались на арендатора;
- c) ответственность за техническое обслуживание и летную годность таких воздушных судов возлагалась на арендатора;
- d) срок действия договора аренды был четко определен;
- e) регистрация таких воздушных судов действовала до тех пор, пока действует договор аренды и воздушные суда эксплуатируются в соответствии с нормами данного государства как государства регистрации и государства эксплуатанта, а также с условиями, оговоренными в СЭ эксплуатанта, связанных с ним эксплуатационных спецификациях, руководстве по производству полетов и МСМ.

2.2.4 Если заключен договор "сухой" аренды, но государства не смогли достичь согласия в отношении передачи ответственности, то, независимо от регистрации арендованного без экипажа воздушного судна, от арендатора необходимо требовать подтверждение того, что:

- a) члены летного экипажа имеют действительные и отвечающие текущим требованиям соответствующие удостоверения или свидетельства, выданные или подтвержденные государством регистрации;
- b) техническое обслуживание воздушного судна будет осуществляться в соответствии с требованиями летной годности государства регистрации;
- c) воздушное судно будет эксплуатироваться в соответствии с применимыми нормами государства регистрации и государства эксплуатанта, положениями СЭ эксплуатанта, связанных с ним эксплуатационных спецификаций, руководства по производству полетов и МСМ.

2.2.5 При аренде без экипажа воздушного судна, зарегистрированного в другом государстве, перед эксплуатантом возникает ряд практических проблем. Для выполнения положений статьи 32 а) Чикагской конвенции и требований о сохранении летной годности эксплуатант должен использовать летный экипаж и персонал технического обслуживания, которые имеют действующие свидетельства или удостоверения, выданные или подтвержденные государством регистрации. Для этого можно привлекать лиц, которые уже обладают такими удостоверениями или свидетельствами. С другой стороны, если это невыполнимо или нежелательно, эксплуатанту следует организовать проведение необходимых теоретических и летных проверок или практических экзаменов для уже имеющегося персонала, позволяющих получить соответствующие удостоверения или свидетельства от государства регистрации. В этом случае может потребоваться направить членов летного экипажа и персонал технического обслуживания в государство регистрации для сдачи необходимых письменных экзаменов. Если эти лица успешно выдержали такие испытания, необходимо организовать для них требуемые

летные проверки или практические экзамены для получения соответствующих удостоверений или свидетельств государства регистрации арендованного воздушного судна. В таком случае эксплуатант может заранее направить персонал воздушного судна, которое будет арендовано, в государство регистрации и договориться о проведении письменных и практических испытаний и выдачи удостоверений и свидетельств.

2.2.6 Возможно, наименее затратным методом решения проблемы, описанной выше в п. 2.2.5, является достижение договоренности с государством регистрации о придании им силы удостоверениям или свидетельствам, выданным государством эксплуатанта или другим государством персоналу эксплуатанта. Такое придание силы должно регулироваться требованиями, установленными государством регистрации.

2.2.7 Другим вариантом, не требующим больших затрат, является направление государством регистрации ИБПГА в государство эксплуатанта, где находятся персонал и воздушные суда, для проведения требуемых испытаний и выдачи свидетельств персоналу эксплуатанта. Вместе с тем, если такая форма будет приемлемой для компетентных полномочных органов государства регистрации, оно может потребовать возмещения издержек, связанных с предоставлением услуг сертификации.

2.2.8 После завершения процесса выдачи удостоверений, свидетельств или придания силы удостоверениям и свидетельствам возникает вопрос о том, какая из сторон – государство регистрации или государство эксплуатанта – несет ответственность за обеспечение выполнения требований, предъявляемых к опыту предшествующей работы таких лиц, и поддержание указанного в свидетельствах уровня квалификации, требуемого в соответствии с правилами государства регистрации.

2.2.9 Другой серьезной проблемой при "сухой" аренде воздушных судов является соблюдение требований к летной годности, установленных государством регистрации.

2.2.10 Государство эксплуатанта должно внимательно проанализировать все аспекты договора "сухой" аренды, прежде чем разрешить использование таких судов эксплуатантом, относящимся к его юрисдикции. Особенно важно, чтобы после выдачи такого разрешения государство эксплуатанта внимательно следило за эксплуатацией и техническим обслуживанием арендованного воздушного судна. Если у государства эксплуатанта есть основания полагать, что эксплуатант не соблюдает норм государства регистрации, необходимо информировать об этом компетентный полномочный орган государства регистрации и просить провести расследование.

2.2.11 Если государство эксплуатанта согласилось принять на себя ответственность, переданную государством регистрации, государство эксплуатанта должно обеспечивать соблюдение эксплуатантом в полном объеме установленных нормативных требований в отношении аренды воздушных судов без экипажа.

2.2.12 Основной вопрос заключается в том, может ли или будет ли государство регистрации нести ответственность за эксплуатацию и техническое обслуживание арендованного без экипажа воздушного судна, а также располагает ли государство эксплуатанта возможностями для надлежащего осуществления этих обязанностей в случае их передачи государством регистрации.

Глава 3

"МОКРАЯ" АРЕНДА

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 При "мокрой" аренде эксплуатационный контроль за воздушным судном обычно осуществляется арендодатель. Поэтому при "мокрой" аренде воздушное судно будет эксплуатироваться в соответствии с СЭ, выданным государством арендодателя. В этом случае государство эксплуатанта может быть также государством регистрации арендованного воздушного судна.

3.1.2 Необходим тщательный анализ условий договора "мокрой" аренды, поскольку они могут скрывать истинную взаимосвязь между сторонами в договоре и их взаимные обязательства. Соответствующим полномочным органам может потребоваться дополнительная информация. Фактические договоренности об аренде и другую соответствующую информацию должны изучить компетентные полномочные органы, отвечающие за контролирование эксплуатации воздушных судов, арендованных с экипажем. Окончательное решение относительно осуществления эксплуатационного контроля будет приниматься с учетом тщательного изучения всех факторов в каждой конкретной ситуации.

3.1.3 В тех случаях, когда обе стороны в договоре "мокрой" аренды являются обладателями СЭ, возникает серьезный вопрос о том, какая из сторон – арендодатель или арендатор – фактически отвечает за эксплуатацию и соблюдение всех применимых норм безопасности полетов. Этот вопрос необходимо решить ответственному полномочному органу или полномочным органам, если арендодатель и арендатор относятся к разным государствам, прежде чем можно начать полеты воздушного судна, арендованного с экипажем.

3.2 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА РУКОВОДСТВО ПОЛЕТАМИ И БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

3.2.1 Как правило, решение о том, кто несет ответственность за безопасность эксплуатации – арендодатель или арендатор, – принимает ГДГА или его представитель, назначенный для надзора за полетами, осуществляемыми арендатором. Консультации и координация с соответствующими представителями государства эксплуатанта арендатора воздушного судна, назначенными для работы с арендатором, играют чрезвычайно важную роль в принятии такого решения. Вопрос, который необходимо решить, заключается в том, должно ли данное воздушное судно эксплуатироваться в соответствии с СЭ арендодателя и связанными с ним эксплуатационными спецификациями или его следует отнести к сфере компетенции арендатора.

3.2.2 Традиционно вопрос решается следующим образом: если одна из сторон – арендодатель – передает воздушное судно в аренду другой стороне и также предоставляет летный экипаж, техническое обслуживание и топливо для такого воздушного судна, то эксплуатантом воздушного судна считается арендодатель. Если арендодатель взимает плату за использование воздушного судна и связанное с ним обслуживание, то эксплуатация такого воздушного судна регулируется соответствующими нормами государства эксплуатанта арендодателя. Эксплуатационный контроль за таким воздушным судном может быть отнесен к сфере ответственности арендодателя, даже если договор аренды может быть составлен аналогично договору "сухой" аренды, где четко указывается, что такие услуги, как слежение за полетом, ведение связи и метеорологическое обеспечение,

предоставляются арендатором. Поэтому в отдельных случаях необходимо выяснить, каким образом должны выполняться полеты, чтобы определить, какая из сторон в договоре аренды фактически осуществляет эксплуатационный контроль и, следовательно, несет ответственность и обязательства, связанные с безопасностью полетов.

3.2.3 В тех редких случаях, когда установлено, что эксплуатантом воздушного судна, арендованного на основе договора "мокрой" аренды, будет арендатор, ответственномуполномочному органу необходимо выяснить, может ли арендатор эффективно осуществлять эксплуатационный контроль за таким воздушным судном. В таких случаях критическую важность приобретает аспект подготовки и наблюдения за членами летного экипажа, в том числе за их способностью совместно работать с персоналом арендатора. Если станет очевидным, что арендатор не способен осуществлять эффективный эксплуатационный контроль в соответствии с условиями соглашения, ответственный полномочный орган должен потребовать изменения этих условий. В противном случае такому полномочному органу не следует утверждать предлагаемый договор "мокрой" аренды.

3.2.4 Дополнительные осложнения могут возникнуть, если воздушное судно, переданное в аренду без экипажа, зарегистрировано в государстве (государство регистрации), которое не является государством (государство эксплуатанта), ответственным за эксплуатанта, использующего в настоящее время такое воздушное судно в соответствии с договором "сухой" аренды, и этот эксплуатант предлагает передать такое воздушное судно в аренду на условиях "мокрой" аренды еще одному эксплуатанту, возможно, в третьем государстве. В таких случаях можно заключить соглашение в соответствии со статьей 83 *bis* между государством регистрации такого воздушного судна и государством эксплуатанта, или государство регистрации может обратиться с просьбой о заключении такого соглашения в связи с предлагаемой "мокрой" арендой эксплуатантом из третьего государства. Например, полномочный орган может заключить, что хотя он может эффективно осуществлять обязанности государства регистрации, если воздушное судно передано в аренду без экипажа эксплуатанту в другом государстве, он не в состоянии эффективно осуществлять те же самые обязанности, если тот эксплуатант примет решение передать воздушное судно в аренду с экипажем арендатору в третьем государстве.

3.2.5 В таких ситуациях "каскада субаренды" эксплуатационный контроль осуществляет эксплуатант, являющийся обладателем СЭ, в соответствии с которым эксплуатируется данное воздушное судно. Ответственность за контроль за обеспечением безопасности полетов возлагается на государство эксплуатанта.

3.2.6 Практические проблемы безопасности полетов возникают в ситуациях "мокрой" аренды, когда арендодатель предоставляет только летный экипаж, а кабинный экипаж обеспечивается арендатором. В таких случаях члены кабинного экипажа, называемые арендатором, не знакомы с воздушным судном, соответствующим аварийно-спасательным оборудованием и аварийными процедурами, используемыми летным экипажем. В такой ситуации членам кабинного экипажа арендатора необходимо пройти дополнительную подготовку в соответствии с утвержденной программой подготовки арендодателя по выполнению аварийно-спасательных процедур на конкретном воздушном судне. Кроме того, они могут быть не знакомы с требованиями государства эксплуатанта арендодателя в отношении нормирования полетного и служебного времени и времени отдыха, а также в отношении выполнения своих функций и обязанностей на борту воздушных судов, арендованных с экипажем. Эти аспекты также необходимо учитывать.

3.2.7 Бывают случаи, когда зарегистрированный владелец воздушного судна, участвующий в договоре "мокрой" аренды, не имеет СЭ или может не иметь опыта или знаний в области эксплуатации воздушных судов. Возникают сложные вопросы, когда такой владелец намерен передать воздушное судно в аренду эксплуатанту из другого государства, которому это государство выдало СЭ для эксплуатации воздушного судна на основе "мокрой" аренды. В таких ситуациях необходимо рассматривать и решать те же вопросы и проблемы в отношении ответственности эксплуатанта и государства, о которых говорилось выше в пп. 3.2.1–3.2.6.

3.3 КРАТКОСРОЧНАЯ "МОКРАЯ" АРЕНДА, ФРАХТОВАНИЕ ИЛИ СУБФРАХТОВАНИЕ

3.3.1 Иногда "мокрую" аренду, фрахтование или субфрахтование организуют на непродолжительные сроки с очень незначительным периодом уведомления, например если эксплуатант хочет заменить неисправное воздушное судно на конкретном маршруте и вынужден заключить контракт с другим эксплуатантом на выполнение такой перевозки.

3.3.2 Полномочные органы должны установить порядок представления эксплуатантами списков утвержденных арендодателей и арендаторов для использования в таких краткосрочных операциях аренды или фрахтования. Для эксплуатантов в одном государстве потенциальные арендодатели могут быть из другого государства, и соответствующие договоренности необходимо заключить между возможными участвующими государствами.

3.3.3 Для того чтобы облегчить заключение таких договоров, государство должно запросить у своих эксплуатантов информацию о необходимости такого рода договоренностей и возможных арендодателях, которая позволила бы в оперативном порядке принимать решение о санкционировании краткосрочных операций "мокрой" аренды или фрахтования.

3.3.4 В случае краткосрочных операций "мокрой" аренды, фрахтования или субфрахтования арендодатель сохраняет за собой полную ответственность и эксплуатационный контроль.

3.3.5 Наиболее часто фрахтование и субфрахтование осуществляются для выполнения нерегулярных полетов. Как правило, при выполнении регулярных перевозок воздушные суда эксплуатируются на основе "мокрой" аренды, "сухой" аренды или соглашений о взаимном обмене.

Глава 4

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР ЗА ДРУГИМИ АСПЕКТАМИ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ ЭКСПЛУАТАНТАМИ

4.1 ДОГОВОРЕННОСТИ О СОВМЕСТНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОДОВ

4.1.1 Совместное использование кодов представляет собой рыночный механизм, при котором авиакомпания присваивает свое кодовое обозначение рейсу, выполняемому другой авиакомпанией, и продает и выдает билеты на этот рейс. Эксплуатанты во всем мире продолжают создавать альянсы совместного использования кодов для усиления или расширения своего присутствия на рынке или повышения конкурентоспособности. Совместное использование кодов может осуществляться эксплуатантами из одного государства или эксплуатантами из разных государств.

4.1.2 Принимая решение о санкционировании практики совместного использования кодов, государство эксплуатанта может учитывать фактор общественного интереса. Если в совместном использовании кодов участвует эксплуатант из другого государства, аспекты общественного интереса должны включать обеспечение таким эксплуатантом приемлемого уровня безопасности полетов. Принимая такие решения относительно безопасности полетов, ответственный полномочный орган должен удостовериться в том, что эксплуатант выполняет полеты в соответствии с нормами, которые отвечают минимальным требованиям международных стандартов или превышают их.

4.1.3 При оценке аспектов безопасности полетов при предлагаемой практике совместного использования кодов с участием эксплуатанта из другого государства ответственному полномочному органу следует рассмотреть возможность проведения проверки норм, которые регулируют выполнение полетов таким эксплуатантом. В рамках такой системы аудитов при совместном использовании кодов необходимо установить критерии для определения удовлетворительных результатов проверок. За первоначальной проверкой будут следовать периодические проверки в течение всего срока действия договоренности о совместном использовании кодов. Если проверка покажет, что эксплуатант не обеспечивает удовлетворительный уровень безопасности полетов, ответственному полномочному органу следует отозвать или аннулировать свое согласие на совместное использование кодов. Источники данных о соблюдении стандартов безопасности полетов указаны в главе 3 части VI настоящего руководства.

Примечание. Примером признанной на международном уровне системы аудита, которая может быть приемлемой для государства при проведении проверок совместного использования кодов, является Программа проверок эксплуатационной безопасности ИАТА (IOSA).

4.1.4 Проверка соблюдения стандартов эксплуатантом из другого государства в рамках практики совместного использования кодов может по усмотрению ответственного полномочного органа проводиться провайдером третьей стороны, использующим одну из признанных на международном уровне аналитических систем, которые предназначены для оценки эксплуатационных, управлеченческих и контрольных систем эксплуатанта.

4.1.5 Полномочный орган может потребовать от эксплуатанта осуществлять постоянный мониторинг деятельности партнера по соглашению о совместном использовании кодов из другого государства. Такой мониторинг партнера по совместному использованию кодов должен охватывать следующие факторы:

- a) частоту авиационных происшествий/инцидентов;
- b) финансовое состояние эксплуатанта, аспекты владения и экономические условия;
- c) руководство эксплуатанта, служебный список компании, нынешнюю организационную структуру, сложность и стабильность операций (включая наличие сменяемости ключевого персонала, забастовки и т. д.);
- d) срок нахождения оборудования в эксплуатации, заказы на поставку оборудования и возврат оборудования;
- e) функциональные возможности (например, международные перевозки или только внутренние перевозки) и наличие инфраструктуры (например, утвержденные средства технического обслуживания и ремонта, комплексные пилотажные тренажеры);
- f) взаимодействие и сотрудничество партнеров по совместному использованию кодов, включая знакомство с персоналом, обмен данными в рамках совещаний, конференций и т. д.;
- g) любые эксплуатационные ограничения;
- h) существенные изменения деятельности по внешнему подряду и/или предоставлению услуг.

4.2 ФРАНЧАЙЗИНГ

4.2.1 Описание концепции и примеры соглашений франчайзинга приводятся в *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Doc 9626). Франчайзинг в авиакомпаниях представляет собой коммерческую сделку, в которой один авиаперевозчик (франшизодатель) предоставляет франшизу или право использования различных элементов своей корпоративной тождественности (таких как код авиакомпании, цветовая и коммерческая символика) другому перевозчику (франшизополучателю) в целях продвижения на рынок и поставки авиатранспортной продукции последнего, как правило в соответствии со стандартами и под контролем, целью которых является обеспечение уровня качества, требуемого франшизодателем. Обычно такая практика, приобретающая все более широкое распространение, предусматривает франчайзинг крупной авиакомпанией части своих перевозок на маршрутах малой и средней дальности небольшим, более экономичным эксплуатантам.

4.2.2 Практика франчайзинга является независимой, но может осуществляться параллельно с договоренностями о совместном использовании кодов.

4.2.3 Установление эксплуатанта (в контексте Приложения 6) при франчайзинге. Согласно Приложению 6 эксплуатант отвечает за выполнение коммерческих полетов в соответствии с СЭ, выданным государством эксплуатанта. Следовательно, ответственность за выполнение рейсов в рамках франчайзинга несет эксплуатант, который фактически выполняет данный рейс, независимо от маркировки воздушного судна или номера рейса. Надзор за такими полетами обычно осуществляется государством эксплуатанта. Тем не менее, если эксплуатант использует воздушное судно, зарегистрированное в государстве, не являющемся государством эксплуатанта, может потребоваться надзор со стороны государства регистрации, если между соответствующими государствами не заключено соглашение, аналогичное соглашению по статье 83 bis, или двустороннее соглашение.

4.2.4 Соглашение о франчайзинге позволяет авиакомпании–франшизополучателю использовать название и публичные признаки авиакомпании–франшизодателя из другого или того же государства. Такие альянсы могут способствовать "мультинационализации" экономической стороны деятельности, но в то же время усложняют

процесс осуществления государствами контроля за обеспечением безопасности полетов. Участвующим государствам следует четко осознавать свою ответственность в части надзора за эксплуатацией воздушных судов, в том числе эксплуатируемых в рамках различных коммерческих кооперативных механизмов, например франчайзинга.

4.3 ВЗАИМНЫЙ ОБМЕН

4.3.1 В Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта (Doc 9626) концепция обмена определена следующим образом: взаимообменом воздушными судами (или взаимообменным рейсом) является регулярно планируемое, осуществляющееся одним самолетом сквозное обслуживание, связывающее маршрут одного авиаперевозчика в пункте взаимообмена с маршрутом второго авиаперевозчика, когда одно и то же воздушное судно эксплуатируется и находится под оперативным контролем соответствующего уполномоченного перевозчика на каждом маршруте.

4.3.2 Взаимообмен дает пассажирам преимущество обслуживания одним самолетом, который по сути является совместной перевозкой, и может предоставлять участвующим перевозчикам дополнительное преимущество в части более эффективного использования воздушных судов.

4.3.3 Взаимообменные операции могут выполняться эксплуатантами из двух государств эксплуатанта, причем возможна ситуация, когда ни одно из этих государств не является государством регистрации соответствующего воздушного судна. Поэтому участвующим государствам необходимо четко осознавать связанную с этим ответственность. В случае взаимообмена не имеется разнотечений в отношении того, какой из эксплуатантов осуществляет руководство полетами, а другие аспекты аналогичны тем, которые характерны для аренды воздушных судов по договору "сухой" аренды.

Часть VI

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА ЗА ПОЛЕТЫ
КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА,
ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ИНОСТРАННЫМИ ЭКСПЛУАТАНТАМИ**

Глава 1

ПРИНЦИПЫ НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ИНОСТРАННЫХ ЭКСПЛУАТАНТОВ

1.1 ВВЕДЕНИЕ

1.1.1 Привила и процедуры государства по утверждению, надзору и решению проблем в области безопасности полетов, связанных с полетами коммерческого воздушного транспорта, выполняемыми эксплуатантом из другого государства (в дальнейшем именуемым "иностранный эксплуатант"), должны соответствовать требованиям Приложений к Чикагской конвенции. Особено важно признавать, что основная роль в контроле за обеспечением безопасности полетов любого эксплуатанта отведена государству эксплуатанта, которое выдало СЭ.

1.1.2 В соответствии со статьей 12 Чикагской конвенции государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов.

1.1.3 Статья 33 Чикагской конвенции предусматривает, что сертификаты летной годности и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с Чикагской конвенцией.

1.1.4 Это требование о признании в настоящее время расширено в части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", где устанавливается, что Договаривающиеся государства признают действительность СЭ, выданного другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, на основании которых выдан такой сертификат, по крайней мере соответствует применимым стандартам части I и части III Приложения 6.

1.2 СТАТЬЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1.2.1 Государства заключают соглашения о воздушном сообщении, разрешающие их эксплуатантам выполнять полеты в другое государство, и наоборот. Такие двусторонние соглашения нередко основываются главным образом на политических и экономических соображениях и не всегда учитывают фактор безопасности полетов. 13 июня 2001 года Совет ИКАО принял резолюцию и связанную с ней типовую статью о безопасности полетов авиации, которую следует включать в соглашения о воздушном сообщении (см. дополнение А к настоящей части).

1.2.2 Указанная типовая статья рассматривает требования к безопасности полетов, которые должна соблюдать каждая из сторон в соглашении, и помогает обеспечивать соблюдение воздушными судами, использующими воздушное пространство и аэропорты в другом государстве, Стандартов ИКАО по эксплуатации и

техническому обслуживанию. Залогом поддержания действительности такого соглашения являются постоянный диалог и надзор за осуществлением авиаперевозок.

1.2.3 Эта статья по безопасности полетов предоставляет государствам стандартизованный процесс рассмотрения проблем, которые у них могут возникать в связи с безопасной эксплуатацией воздушных судов из других государств. Кроме того, привлекая внимание к аспектам безопасности полетов в рамках двустороннего или многостороннего соглашения о воздушном сообщении, статья по безопасности полетов подчеркивает ответственность государств за обеспечение надлежащего надзора за безопасностью полетов коммерческого воздушного транспорта.

1.2.4 В типовой статье, посвященной безопасности полетов, отсутствуют ссылки на какие-либо санкции или меры наказания за несоблюдение стандартов, поскольку в соглашениях о воздушном сообщении обычно имеются положения, в которых рассматриваются вопросы несоблюдения.

1.3 ПРАВО ГОСУДАРСТВ ПРОВЕРЯТЬ ВОЗДУШНЫЕ СУДА ИЗ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

1.3.1 Статья 16 *Конвенции о международной гражданской авиации* дает государствам право производить досмотр воздушных судов других государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные Чикагской конвенцией и Приложениями к ней, при условии, что это не приводит к необоснованной задержке в выполнении полета.

1.3.2 Согласно положениям главы 4 части I и главы 2 раздела II части III Приложения 6 государства должны учреждать программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом на их территории, и предпринятия соответствующих действий, когда это необходимо для поддержания безопасности полетов.

1.3.3 Положения части II Приложения 8 разрешают государству воспрепятствовать продолжению полета поврежденного иностранного воздушного судна при условии, что ВГА немедленно уведомит об этом государство регистрации. Государство регистрации рассматривает летную годность такого воздушного судна и запрещает возобновление полета воздушного судна до тех пор, пока не будет восстановлена его летная годность, или разрешает возобновление таким воздушным судном полета, если оно признано годным к полету, или разрешает воздушному судну выполнять некоммерческий рейс до аэродрома, на котором будет восстановлена его летная годность, установив при этом особые ограничения.

1.3.4 Согласно статье 29 Чикагской конвенции на борту воздушного судна должны находиться:

- свидетельство о его регистрации;
- удостоверение о его годности к полетам;
- соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;
- бортовой журнал (часто именуемый техническим журналом);
- если оно оборудовано радиоаппаратурой – разрешение на бортовую радиостанцию;
- если оно перевозит пассажиров – список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- если оно перевозит груз – манифест и подробные декларации на груз.

1.3.5 В Приложении 7 содержится требование о том, чтобы на борту каждого воздушного судна имелась установленная на видном месте около главного входа опознавательная табличка с указанием, по крайней мере, национального и регистрационного знака.

1.3.6 Согласно положениям части I и раздела II части III Приложения 6 на борту воздушного судна должны также находиться:

- официально заверенная точная копия СЭ эксплуатанта и копия связанных с ним эксплуатационных спецификаций, относящихся к соответствующему типу воздушного судна, с требуемым минимальным содержанием, которое включает местонахождение на борту воздушного судна контактной информации, касающейся оперативного руководства, с которым можно незамедлительно связаться;
- если воздушное судно регулируется требованиями тома I Приложения 16, документ, подтверждающий сертификацию по шуму;
- руководство по летной эксплуатации воздушного судна или другой документ, содержащий данные о летно-технических характеристиках;
- руководство эксплуатанта по техническому обслуживанию или те его части, которые относятся к летной эксплуатации и включают руководство по эксплуатации воздушных судов, контрольные перечни порядка действий в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и MEL;
- действующие и удобные в обращении карты по маршруту полета;
- контрольный перечень процедур обыска воздушного судна;
- информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов.

1.3.7 Если свидетельства членов летного экипажа, СЭ и связанные с ним эксплуатационные спецификации, документ, подтверждающий сертификацию по шуму, свидетельство о регистрации или сертификат летной годности выданы не на английском языке, положения Приложения 1, части I и раздела II части III Приложения 6 и Приложений 7 и 8 требуют наличия перевода этих документов на английский язык.

1.3.8 Согласно Приложению 6 на борту воздушного судна, эксплуатируемого в соответствии с договором, предусмотренным статьей 83 *bis*, должна находиться заверенная точная копия краткого описания соглашения. Для определения функций и обязанностей, переданных в соответствии с соглашением государством регистрации государству эксплуатанта, это краткое описание должно быть предоставлено в распоряжение ИБПГА. Содержание и структура краткого описания соглашения должны соответствовать положениям, предусмотренным Приложением 6. Более подробная информация о положениях, содержащихся в Приложениях к Чикагской конвенции, которые государством регистрации могут быть полностью или частично переданы государству эксплуатанта, содержится в *Руководстве по выполнению статьи 83 bis к Конвенции о международной гражданской авиации (Doc 10059)*.

1.3.9 ИКАО создала веб-сайт по авиационным соглашениям и договоренностям (WAGMAR), которым могут пользоваться государства, эксплуатанты и широкая общественность для поиска информации, касающейся зарегистрированных соглашений и договоренностей (<https://dna.icao.int/WAGMAR>). Система WAGMAR может автоматически формировать краткое описание соглашений, основанное на информации, загруженной государствами, или в качестве альтернативы – хранить краткие описания соглашений, предоставленные государствами в процессе регистрации соглашений. Кроме того, система WAGMAR обеспечивает государствам возможность заверять в качестве точных копий сформированные краткие описания соглашений, заключенных в соответствии со статьей 83 *bis*.

1.3.10 Бортовой журнал можно заменить общим заявлением с информацией, рекомендованной для занесения в бортовой журнал главой 11 части I и главой 9 раздела II части III Приложения 6, которое в повседневной практике называют донесением о полете.

1.3.11 В дополнение к требуемой документации процедуры проверки документов должны включать и другие конкретные пункты, в частности контрольный перечень с инструкциями по его использованию. Такую процедуру можно подготовить на основе примерного контрольного перечня проверки, приведенного в дополнении к части IV. Проверку следует тщательно планировать и можно ориентировать лишь на часть перечисленных пунктов, в зависимости от наличия времени и количества ИБПГА. В случае повторяющихся полетов иностранного эксплуатанта общий перечень вопросов следует охватывать периодически в течение ряда проверок для оценки соблюдения таким эксплуатантом международных стандартов.

1.4 УТВЕРЖДЕНИЕ ГОСУДАРСТВОМ ИНОСТРАННОГО ЭКСПЛУАТАНТА ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ НА ЕГО ТЕРРИТОРИИ

Примечание. Термин "утверждение" применительно к иностранному эксплуатанту в данной части не имеет того же значения, какое он имеет в концепции процесса утверждения для национального эксплуатанта, которая определена в разделе 3 дополнения D к части I Приложения 6. В контексте иностранных эксплуатантов термин "утверждение" может пониматься как приданье силы СЭ и разрешению на выполнение полетов таким иностранным эксплуатантом. Где это подходит, термин "утверждение" в части VI эквивалентен термину "приданье силы" применительно к иностранным эксплуатантам.

1.4.1 В силу изложенных выше соображений и для осуществления своих полномочий и выполнения своих обязательств по Чикагской конвенции в отношении безопасности полетов на его территории государство должно разработать процедуры надзора за обеспечением безопасности полетов иностранными эксплуатантами и выдачи разрешений таким эксплуатантам на выполнение полетов на его территории в соответствии с национальными нормативными требованиями такого государства.

1.4.2 *Двусторонние или многосторонние соглашения.* При наличии двусторонних или многосторонних соглашений после проведения оценок уровня безопасности полетов утверждение должно предоставляться на основе таких соглашений. Такие соглашения, рассматриваемые как технические договоренности, которые могут заключаться между ВГА и предусматривать взаимное признание СЭ, должны учитывать излагаемые ниже положения и включать соответствующие требования в отношении безопасности полетов.

1.4.3 В отсутствие двусторонних или многосторонних соглашений необходимо провести как минимум административное рассмотрение соответствующих документов эксплуатанта, дополняя его информацией о безопасности полетов, если таковая имеется, из ИКАО или по программам обеспечения безопасности полетов государств (например, результаты перронных проверок). Этую информацию можно частично дополнить рассмотрением результатов проверок, включая проверки эксплуатанта. Государство может учитывать результаты проверок, проведенных другими государствами, международно признанной аудиторской организацией, о чем говорится в разделе 1.5, или его собственным ВГА. Утверждение должно предоставляться при отсутствии любых значительных отрицательных результатов/серьезных недостатков.

Примечание. Примеры значительных или серьезных замечаний по итогам перронной проверки приводятся в главе 6 настоящей части.

1.4.4 При наличии любых существенных негативных выводов/серьезных недостатков после рассмотрения документа необходимо обсудить с государством эксплуатанта возможности устранения таких недостатков,

прежде чем предоставлять утверждение. Иностранным эксплуатантам должна быть предоставлена возможность принять меры в отношении любых негативных выводов/устранить серьезные недостатки.

1.4.5 При наличии информации о том, что меры в отношении существенных негативных выводов/серьезных недостатков не приняты, государствам следует отказывать в утверждении иностранных эксплуатантов и рассматривать возможность принятия надлежащих дополнительных мер, включая описанные в главе 6 настоящей части и в типовой статье в дополнении А к настоящей части.

1.5 ПРОВЕРКИ ЭКСПЛУАТАНТОВ ПРИЗНАННЫМИ КОММЕРЧЕСКИМИ АУДИТОРСКИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Результаты проверки соблюдения стандартов эксплуатантом из другого государства, проведенной признанной коммерческой аудиторской организацией с использованием принятой на международном уровне системы оценок/проверок, могут, по усмотрению государства, считаться дополнительной вспомогательной информацией. Результаты такой проверки не должны являться единственным источником информации для принятия решения об утверждении иностранного эксплуатанта, поскольку в ходе таких проверок могут не оцениваться те аспекты, которые являются составной частью программы постоянного надзора государства эксплуатанта и включают, в частности, достаточность эксплуатационных процедур, утверждение соответствующих MEL и соблюдение требований программ технического обслуживания воздушных судов, утвержденных государством регистрации.

Примечание 1. Использование отраслевой программы не заменяет полномочий и/или обязанностей ВГА и не является основанием для автоматического утверждения другими государствами. Оно ослабляет действенность принятой Договаривающимися государствами ИКАО концепции контроля за обеспечением безопасности полетов, устанавливая пассивную систему, при которой функции надзора delegируются отраслевым структурам.

Примечание 2. Примером признанной на международном уровне системы аудита является программа IOSA.

1.6 СРОК ДЕЙСТВИЯ И ПРОДЛЕНИЕ УТВЕРЖДЕНИЙ

1.6.1 Как правило, утверждения иностранным эксплуатантам должны предоставляться на ограниченный период, учитывающий срок действия СЭ эксплуатанта, и продлеваться в соответствии с теми же процедурами, которые изложены в п. 1.4. Срок действия утверждения может выходить за рамки срока действия СЭ эксплуатанта, например если государство эксплуатанта выдает СЭ только с коротким сроком действия (например, на 1 год) или если срок действия СЭ истекает вскоре после первоначального утверждения, при условии, что государство своевременно получит документированное подтверждение того, что СЭ иностранного эксплуатанта продлен и сохраняет действительность.

1.6.2 Для поддержания действительности утверждения иностранные эксплуатанты должны проходить надлежащий контроль со стороны государств. Такой надзор должен включать регулярные проверки на перроне и рассмотрение документов. Если результатом такого процесса будут существенные негативные выводы/серьезные недостатки, государствам необходимо принять надлежащие меры, включая консультации с ВГА государства эксплуатанта и, если это приемлемо для соответствующего государства, проверку иностранного эксплуатанта. В случае сохранения существенных негативных выводов/серьезных недостатков государствам следует отозвать утверждение иностранного эксплуатанта и рассмотреть возможность принятия соответствующих дополнительных мер, предусмотренных типовой статьей в дополнении А к настоящей части.

1.6.3 После отзыва иностранный эксплуатант может повторно подать заявление об утверждении.

1.7 ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Договаривающимся государствам следует обмениваться относящейся к безопасности полетов информацией в отношении иностранных эксплуатантов.

1.8 ПРОЦЕСС УТВЕРЖДЕНИЯ И ПОСТОЯННЫЙ НАДЗОР

Блок-схема процесса утверждения и последующего постоянного надзора приведена в дополнении В к настоящей части.

Глава 2

ПОДАЧА ЗАЯВЛЕНИЯ ИНОСТРАННЫМ ЭКСПЛУАТАНТОМ

2.1 ДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА

2.1.1 Государствам следует ввести процедуры для работы с заявлениями иностранных эксплуатантов о получении разрешения на выполнение полетов на их территории.

2.1.2 Такие процедуры должны включать требуемые формы, инструкции по их заполнению и перечень документов для представления.

2.1.3 Устанавливая требования к подаче заявлений, государствам следует запрашивать только ту информацию, которая конкретно относится к правилам государства и SARPS ИКАО, в целях оценки уровня безопасности полетов рассматриваемой компании и аспектов будущего надзора.

2.1.4 Государствам следует сокращать количество требуемых сведений, используя имеющуюся информацию из официальных источников, например информацию, непосредственно полученную от эксплуатанта или из международного реестра СЭ, который будет создан ИКАО.

2.1.5 Формы и инструкции для авиакомпаний, выполняющих только пролет над территорией государства, могут отличаться от установленных для авиакомпаний, выполняющих полеты в данное государство.

2.1.6 Государствам следует проводить оценку последствий различий с SARPS ИКАО, информацию о которых государства эксплуатантов направляют в электронную систему представления информации о различиях (EFOD), для выполнения запрашиваемых полетов на их территорию.

2.1.7 Примеры форм, которые могут предусматриваться для этой цели, приведены в дополнении С к настоящей части. Инструкции по заполнению этих форм либо вообще не требуются, либо аналогичны приведенным в дополнении В к части III для схожих форм в дополнении А к части III.

2.2 ДЕЙСТВИЯ ЭКСПЛУАТАНТА

2.2.1 Эксплуатанту необходимо подавать заявление в каждом государстве, в которое или над территорией которого он предполагает выполнять полеты. Эксплуатант также должен информировать свое собственное ВГА как полномочный орган государства эксплуатанта о всех подаваемых заявлениях на право выполнения полетов в другие государства.

2.2.2 Заявление следует подавать непосредственно в ВГА государств, в которые предполагается выполнять полеты. В некоторых странах можно загрузить информацию и инструкции о подаче заявления вместе с необходимыми формами с веб-сайта соответствующего ВГА.

2.2.3 Эксплуатанту необходимо делать конкретную ссылку на соблюдение SARPS ИКАО и правил государства, на территорию которого или над территорией которого он планирует выполнять полеты. Эти правила могут быть более жесткими, чем правила государства эксплуатанта.

2.2.4 Зашщенный паролем веб-сайт ICAO-NET, доступный для государств по адресу <https://login.icao.int>, содержит перечень имеющихся унифицированных указателей ресурса (URL) для веб-сайтов национальных ВГА Договаривающихся государств (выбрать директорию "DGCA" после входа в систему).

Глава 3

ОЦЕНКА ЗАЯВЛЕНИЯ ИНОСТРАННОГО ЭКСПЛУАТАНТА

3.1 При оценке заявления эксплуатанта из другого государства о разрешении выполнять полеты на его территорию государство знакомится с возможностями и послужным списком в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов государства эксплуатанта и государства регистрации, если это не одно и то же государство, а также с эксплуатационными процедурами и практикой эксплуатанта. Это необходимо для того, чтобы данное государство в соответствии с положениями статьи 33 Чикагской конвенции убедилось в действительности удостоверений и свидетельств, связанных с эксплуатантом, его персоналом и воздушными судами, в эксплуатационных возможностях эксплуатанта и в уровне сертификации и контроля деятельности эксплуатанта со стороны государства эксплуатанта.

3.2 Государство может получать информацию о возможностях в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и уровне соблюдения Стандартов ИКАО другого государства на основе данных, полученных в результате реализации механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, размещенных на онлайн-платформе (OLF) защищенного веб-сайта www.icao.int/usoap. В обобщенном виде эта информация размещена на общедоступном веб-сайте ИКАО <https://www.icao.int/safety/pages/usoap-results.aspx>. Информацию о результатах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов можно также получить из Комплексной системы анализа и представления данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTAR) по адресу: <https://www.icao.int/safety/iStars/pages/intro.aspx>.

3.3 Государства могут получать информацию об эксплуатанте от другого государства, обратившись к государству эксплуатанта с просьбой предоставить материалы отчетов о любых проверках, которые могли проводиться, а также из международного реестра СЭ, который будет создан ИКАО.

3.4 Кроме того, государство может запросить доступ к материалам отчетов о проверках соответствующего эксплуатанта, проведенных независимыми авиационными аудиторскими организациями и/или другими эксплуатантами, например партнерами по совместному использованию кодов. Материалы таких проверок ненормативного характера следует использовать параллельно с другой информацией (например, отчет о проверке в рамках УППКБП-МНМ или результаты других инспекционных проверок) при оценке заявления.

Глава 4

УТВЕРЖДЕНИЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

4.1 Получив заявление от эксплуатанта коммерческого воздушного транспорта из другого государства о разрешении выполнять воздушные сообщения над его территорией или на его территорию, государство рассматривает такое заявление, как описано в разделе 1.4 главы 1 настоящей части, в соответствии с действующими правилами. Если государство решило дать согласие на такие перевозки, оно должно направить соответствующее письменное разрешение эксплуатанту. Этот документ может содержать дополнительные разрешения, условия и ограничения по тем элементам, которые не указаны в СЭ эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификациях, но считаются необходимыми для выполнения аналогичных полетов в государстве, утверждающем такие перевозки. Дополнительные разрешения не должны санкционировать полеты, не разрешенные государством эксплуатанта в эксплуатационных спецификациях, связанных с СЭ, и не должны дублировать разрешения в этих эксплуатационных спецификациях, но должны выдаваться в исключительных случаях, например чтобы санкционировать полеты на ограниченный к использованию аэродром.

4.2 Такие разрешения, условия и ограничения, которые могут быть включены, призваны дать более подробную информацию и могут рассматривать особые и специфические требования, связанные с воздушным пространством государства, в котором будут выполняться полеты. Выдача таких разрешений, условий и ограничений является частью утверждения государством запрашиваемых полетов. Такие разрешения, условия и ограничения не должны противоречить СЭ и эксплуатационным спецификациям, выданным государством эксплуатанта.

4.3 Описанный процесс проиллюстрирован на схеме в дополнении В к настоящей части.

Глава 5

ПЕРРОННЫЕ ПРОВЕРКИ ИНОСТРАННЫХ ЭКСПЛУАТАНТОВ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Согласно Приложению 6 эксплуатант должен обеспечить, чтобы все служащие, будучи за границей, знали, что они должны соблюдать законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняются полеты. Более того, эксплуатантам необходимо обеспечить, чтобы все пилоты были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, которые касаются их обязанностей и которые применимы к пролетаемым районам, используемым аэродромам и соответствующим аeronавигационным средствам. Другие члены летного экипажа должны быть ознакомлены с такими законами, правилами и процедурами, которые касаются их соответствующих обязанностей на борту самолета.

5.1.2 Одна из основных задач перронной проверки заключается в предоставление ИБПГА возможности провести оценку соблюдения иностранным эксплуатантом SARPS ИКАО, а также соответствующих законов, правил и процедур государства, в пределах которого выполняются полеты. Постоянный надзор со стороны государства за безопасностью полетов иностранных эксплуатантов на его территории является неотъемлемой составной частью системы выдачи разрешений и важным элементом ответственности такого государства за обеспечение соблюдения требуемых стандартов безопасности полетов на его территории.

5.1.3 Поэтому ИБПГА следует планировать и проводить необходимые перронные проверки в сфере безопасности полетов, когда воздушные суда из других государств находятся на территории этого государства. Эти проверки следует планировать таким образом, чтобы не создавать необоснованных задержек при выполнении полетов воздушных судов.

5.1.4 Данный процесс проиллюстрирован на схеме в дополнении В к настоящей части.

5.2 ИНСПЕКТОРЫ

5.2.1 Все инспекторы, проводящие перронные проверки иностранных воздушных судов, должны быть опытными ИБПГА, понимающими разницу между проверками на перроне, которые проводятся в отношении собственных эксплуатантов в рамках управленческих функций по осуществлению СЭ, и перронными проверками воздушных судов иностранных эксплуатантов. Такие инспекторы проходят специальную подготовку, уполномочены проводить соответствующие проверки и имеют соответствующие удостоверения личности, идентифицирующие их как сотрудников ВГА.

Примечание. Пример материала курса подготовки ИБПГА, принимающих участие в проведении перронных проверок иностранных эксплуатантов, приводится в Руководстве по проведению перронных проверок (RIM) Европейского агентства по безопасности полетов. Материал курса также имеется в подготовленном ФАУ учебном курсе 27100142 "Порядок проведения перронной проверки в соответствии с положениями части 129 14CFR".

5.2.2 Перронные проверки воздушных судов должны проводиться ИБПГА, уже имеющими опыт работы с национальными эксплуатантами или специалистами, прошедшими специальную подготовку по вопросам проверки иностранных воздушных судов. Проверки на перроне воздушных судов иностранных эксплуатантов следует проводить аналогично тому, как это делается при проверках на перроне национальных эксплуатантов, с некоторыми важными различиями, так как применимые нормы основаны главным образом на Стандартах ИКАО, а не на национальных правилах. ИБПГА должны продемонстрировать знание английского языка по крайней мере на рабочем уровне ИКАО (уровень 4) для инспекторов по летной эксплуатации и достаточное знание для других сотрудников инспекции, позволяющее общаться на достаточном уровне с персоналом иностранного эксплуатанта при проведении проверки и во время последующих действий. ИБПГА должны пройти подготовку и обладать информацией по следующим вопросам:

- Чикагская конвенция и Приложения 1, 6, 7, 8, 18 и 19;
- различия между Стандартами ИКАО и национальными нормами, которые могут быть более подробными или ограничивающими;
- искусство дипломатии, включая преодоление возможных языковых трудностей и различий в культурах;
- суверенитет иностранного воздушного судна, означающий, что полномочия инспектора ограничены регистрацией, сообщением и представлением отчетов о результатах, за исключением указанного в п. 1.3.3 главы 1 настоящей части;
- процедуры наблюдения, регистрации и отчетности в ходе проверок иностранных эксплуатантов;
- мероприятия по надзору, не связанные с процессом сертификации эксплуатанта.

5.3 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОВЕРОК

5.3.1 ИБПГА должны осуществлять подготовку к проведению перронных проверок, знакомясь с представленной в ИКАО государством иностранного эксплуатанта соответствующей информацией о различиях и любых последних изменениях национальных правил, регулирующих деятельность эксплуатантов из других государств.

5.3.2 Следует убедиться в наличии у эксплуатанта разрешения на выполнение полетов, в том числе конкретных воздушных судов, о чем свидетельствуют национальные и регистрационные знаки. В будущем соответствующую информацию можно будет получить в международном реестре СЭ, который создается ИКАО.

5.3.3 Необходимо ознакомиться с историей деятельности данного эксплуатанта в государстве, включая информацию об авиационных происшествиях, инцидентах, нарушениях или претензиях, а также с материалами прошлых инспекторских проверок воздушных судов, и в частности конкретных воздушных судов, планируемых для проверки, для выявления каких-либо неустраненных проблем или повторяющихся тенденций, которые могут потребовать особого внимания.

5.3.4 Обычно перронные проверки охватывают воздушное судно и его экипаж, работу линейных представительств, персонала общего и технического обслуживания, а также состояние и функционирование перрона и выходов. Временные ограничения могут касаться только проверки воздушного судна и экипажа. Необходимо заранее определить количество и специализацию участвующих ИБПГА, распределение задач и время для выполнения каждой задачи.

5.3.5 Обычно планируется проведение всеобъемлющих перронных проверок, однако не всегда можно охватить все требуемые позиции за время, отведенное для конкретной проверки, не создавая необоснованных задержек в работе. Проверки воздушных судов любого эксплуатанта могут проводиться в различных аэропортах разными ИБПГА, и это необходимо учитывать при подготовке общего плана проверок. Некоторые позиции следует проверять при каждой инспекции, тогда как другие могут затрагиваться реже. Поэтому необходимо хранить полную информацию о результатах всех перронных проверок воздушных судов конкретного эксплуатанта в центральной базе данных, доступной для соответствующих ИБПГА и обновляемой ими. Планируя содержание проверок, следует ориентироваться на эту информацию, с тем чтобы полная проверка воздушного судна любого эксплуатанта была проведена в течение установленного периода.

5.3.6 При проведении перронных проверок ИБПГА следует соблюдать указанные ниже правила:

- a) ИБПГА не следует вмешиваться в работу экипажа или наземного персонала при выполнении ими своих конкретных обязанностей;
- b) в тех случаях, когда при проведении проверки ИБПГА необходимо провести непосредственное собеседование с экипажем или наземным персоналом, инспекторам следует выполнять эти функции таким образом, чтобы в момент собеседования не нарушался порядок выполнения этими сотрудниками своих обязанностей;
- c) ИБПГА следует планировать проверки таким образом, чтобы они не приводили к задержкам рейсов и не нарушали процесс посадки и высадки пассажиров;
- d) проведение проверок не должно нарушать процесс обслуживания воздушного судна или работу аэропортовой службы бортпитания.

5.3.7 Выбор конкретного воздушного судна для проверки следует проводить, как правило, на произвольной недискриминационной основе. Тем не менее ВГА следует использовать принципы управления факторами риска для безопасности полетов для выявления тех аспектов деятельности, которые связаны с более высоким риском для безопасности полетов, и с учетом этого проводить дополнительные инспекционные мероприятия по тем видам деятельности, которые можно увязать с конкретными:

- a) государством эксплуатанта или государством регистрации;
- b) типом воздушных судов;
- c) характером перевозок (регулярные, нерегулярные, грузовые, воздушное такси и т. д.);
- d) иностранным эксплуатантом, или
- e) индивидуальным воздушным судном;
- f) новым иностранным эксплуатантом, выполняющим регулярные рейсы в воздушном пространстве этого государства;
- g) иностранным эксплуатантом, деятельность которого связана с существенным изменением масштабов и видов полетов (например, выполнение нерегулярных и регулярных полетов, грузовых и пассажирских перевозок, использование дополнительных или прекращение использования существующих типов воздушных судов и/или масштабное изменение структуры маршрутов);
- h) иностранным эксплуатантом, деятельность которого требует осуществления дополнительного надзора при наличии у него проблем с обеспечением безопасности полетов.

5.4 ПРОВЕРКИ

5.4.1 Ниже перечислены документы, с которыми необходимо ознакомиться при любой перронной проверке иностранного эксплуатанта:

- свидетельство о регистрации;
- сертификат летной годности;
- свидетельства и медицинские заключения членов летного экипажа;
- СЭ и связанные с ним эксплуатационные спецификации, относящиеся к типу воздушного судна, которые должны иметься на борту до тех пор, пока не появится альтернативный вариант доступа к этой информации с помощью международного реестра СЭ;
- руководство по летной эксплуатации воздушного судна или другой документ, содержащий данные о летно-технических характеристиках;
- разрешение на использование радиостанции;
- бортовой журнал, технический журнал или общее заявление;
- свидетельство о техническом обслуживании;
- ведомости заправки топливом и маслом;
- документ, подтверждающий сертификацию по шуму;
- краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 *bis*, если применимо.

5.4.2 Аспекты общего состояния воздушного судна, которые должны учитываться при каждой проверке:

- опознавательные знаки воздушного судна;
- утечки топлива, масла двигателя или гидравлической жидкости сверх допустимых уровней;
- шасси и ниши шасси;
- фюзеляж и пилоны, если применимо;
- крылья и пилоны, если применимо;
- двигатели, их воздухозаборники, реактивные сопла и системы реверсеров;
- воздушные винты, если применимо;
- хвостовое оперение;
- багаж и груз (особенно в случае перевозки опасных и специальных грузов).

5.4.3 Документы, которые необходимо рассматривать через определенное количество проверок:

- MEL;
- руководство по эксплуатации воздушного судна;
- данные о летно-технических характеристиках воздушного судна;
- контрольный перечень действий в обычной, нештатной и аварийной ситуациях;
- аэронавигационные карты (справочник маршрутов);
- контрольный перечень процедур обыска самолета;
- визуальные сигналы для использования перехватывающим и перехватываемым воздушными судами;
- сводно-загрузочная ведомость и инструкции по ее заполнению;
- метеосводки и прогнозы;
- рабочий план полета;
- NOTAM.

5.4.4 Оборудование воздушного судна, которое следует рассматривать не при каждой проверке:

- достаточность запаса кислорода для членов экипажа и пассажиров;
- информационные карточки для пассажиров и их содержание;
- переносные огнетушители – кабина летного экипажа и пассажирский салон;

- спасательные плоты и спасательные жилеты или индивидуальные плавсредства, если имеются;
- пиротехнические средства аварийной сигнализации, если имеются;
- комплекты неотложной медицинской помощи и медицинские аптечки, если имеются;
- дверь кабины летного экипажа, препятствующая проникновению, если предусмотрено;
- маркировка и освещение аварийных выходов.

5.4.5 Перечисленные ниже дополнительные виды бортового оборудования следует также проверять через определенное количество проверок применительно к воздушному судну и полетам эксплуатанта:

- БСПС;
- ELT;
- FDR и CVR;
- GPWS с функцией оценки рельефа местности в направлении полета.

5.4.6 После завершения проверки следует проинформировать летный экипаж о любых выводах, если они имеются. При выявлении недостатков, связанных с безопасностью полетов, ИБПГА необходимо немедленно проинформировать любой экипаж, персонал аэродрома базирования и эксплуатанта.

5.4.7 Более подробные рекомендации по проведению перронных проверок воздушных судов, в том числе иностранных эксплуатантов, содержатся в дополнении к части IV.

Глава 6

ДЕЙСТВИЯ ПО ВЫВОДАМ. РАЗРЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

6.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

6.1.1 После проверки на перроне иностранного эксплуатанта действия инспектора по ее результатам будут зависеть от серьезности выводов в области безопасности полетов. Действия могут также затрагивать государство регистрации воздушного судна, если оно не является государством эксплуатанта.

6.1.2 Как правило, государство, на территории которого проводится проверка, имеет подробные процедуры, которыми должен руководствоваться ИБПГА при определении требуемых действий. Правила государства должны определять сферу возможных правоприменимых действий в отношении иностранных эксплуатантов. Следует четко различать действия по выводу в отношении воздушного судна иностранного эксплуатанта, для которых единственной основой является безопасность полетов, и действия по выводу в отношении воздушного судна национального эксплуатанта, для которых необходимо учитывать как аспекты безопасности полетов, так и соблюдение стандартов сертификации и применимых национальных правил.

6.1.3 Процедуры проведения проверок должны оговаривать несколько уровней серьезности выводов с описанием соответствующих типов действий. Действия, которые необходимо предпринимать по выводам в результате проверки на перроне иностранного эксплуатанта, приводятся в таблице 6-1.

6.1.4 Таблица 6-2 основана на рекомендациях по проведению перронных проверок, содержащихся в дополнении к части IV. В ней приводятся примеры выводов и информация о рекомендуемых уровнях их серьезности, основанная на данных, содержащихся в таблице 6-1.

Таблица 6-1. Примеры уровней серьезности выводов и связанных с ними действий

Серьезность выводов	ДЕЙСТВИЯ		
	Информация командиру воздушного судна	Информация ответственному ВГА (государства эксплуатанта и/или государства регистрации) и оперативному руководству эксплуатанта	Требуемые корректирующие действия
Незначительная	Да	Нет	Нет
Существенная	Да	Да Письмо ВГА и копия руководству эксплуатанта	Нет
Значительная	Да	Письмо ВГА и копия руководству эксплуатанта. В случае повреждения воздушного судна, затрагивающего летную годность, следует установить прямую связь с ВГА в государстве регистрации. Согласно положениям Приложения 8 указанное ВГА принимает решение относительно условий возврата к летному статусу. Последующее подтверждение письмом в ВГА с копией руководству эксплуатанта	Да Действия, включающие эксплуатационные ограничения, корректирующие действия перед полетом или на базе технического обслуживания, запрещение полетов и/или отзыв разрешения на выполнение полетов на территории государства, будут зависеть от национальных правил

Таблица 6-2. Примеры выводов и уровней серьезности

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
A. Кабина летного экипажа. Общие положения				
1	Общее состояние	Грязно и неопрятно		Крупные незакрепленные предметы (например, груз или багаж). Неисправные кресла членов летного экипажа
2	Аварийные выходы	Не все выходы исправны, но действия отсрочены согласно MEL	Не все выходы исправны, и положения MEL неприменимы	Нет исправных аварийных выходов/положения MEL не допускают продолжения полетов
3	Оборудование <ul style="list-style-type: none"> • GPWS • FMC • БСПС/CVR/FDR/ELT 	Не работает, и в соответствии с положениями MEL	Не работает, и положения MEL неприменимы	Не установлено. Требуется, но не установлена GPWS с функцией оценки местности в направлении полета
			База данных системы управления полетом (FMS) в последнее время не обновлялась (менее 28 дней)	База данных FMS не обновлялась более 28 дней
		Не работает, и в соответствии с положениями MEL	Не работает, и положения MEL неприменимы	Требуется, но не установлено
A. Кабина летного экипажа. Документация				
4	Руководства: <ul style="list-style-type: none"> Руководство по летной эксплуатации воздушного судна Руководство по производству полетов 		Нет данных об утверждении государством регистрации. Неполное, но можно рассчитать характеристики	Нет на борту, и невозможно рассчитать характеристики
5	Контрольные перечни	Не под рукой	Не под рукой, и не используются, или не последняя версия	Нет на борту

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
6	Справочник маршрутов (навигационные карты)	Не под рукой	В последнее время не обновлялся (28 дней или менее). Фотокопии последних карт	Давно не обновлялся (более 28 дней). Нет на борту
7	MEL		Нет на борту, или используется MMEL, но отсроченных дефектов нет. Содержание MEL не отражает установленное бортовое оборудование. MEL не утвержден	Нет на борту, или используется MMEL, имеются отсроченные дефекты
8 а)	Свидетельство о регистрации	Незаверенная копия	Нет на борту. Нет перевода на английский язык	
8 с)	Сертификат летной годности		Не оригинал и незаверенная копия. Нет перевода на английский язык	Нет на борту. Не обновлен
8 д)	Свидетельства членов экипажа (см. также раздел Е "Общие положения", пункт 3 "Язык для ведения связи" в настоящей таблице)	Форма или содержание не соответствуют Стандартам ИКАО	Нет перевода на английский язык	Недействительны для данного типа воздушного судна. Отсутствуют на борту и не подтверждены должным образом государством регистрации. Медицинские заключения класса 1 отсутствуют или просрочены
8 е)	Бортовой журнал или эквивалентный технический журнал	Не зафиксированы небольшие дефекты	Имеется на борту, но не заполняется должным образом	Отсутствует на борту, и нет эквивалентного документа. Свидетельство о техническом обслуживании просрочено или недействительно. Срок устранения дефектов по MEL истек
8 ф)	Разрешение на использование радиостанции	Незаверенная копия	Нет на борту	
8 г)	Свидетельство сертификации по шуму (если применимо)		Нет на борту. Нет перевода на английский язык	

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
8 h)	Сертификат эксплуатанта (СЭ) (заверенная точная копия) Эксплуатационные спецификации (копия)		Копия СЭ не заверена Имеются неточности (просрочены, неправильное указание типов/маршрутов полета, неправильное указание ВС или эксплуатанта и т. д.), или отсутствует перевод на английский язык	Нет на борту
8 i)	Краткое содержание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis (заверенная точная копия в электронном или распечатанном формате)		Нет перевода на английский язык	Нет на борту
9	Рабочий план полета	Копия не хранится на земле	Расчеты для конкретного полета, однако фактические документы отсутствуют. Нет данных контроля топлива (прибывающий рейс). Расчет топлива неудовлетворительный (убывающий рейс)	Предполетная подготовка не проводилась или неполная. Требуемый расчет топлива отсутствует или не скорректирован на фактические условия. Производство полетов за пределами предусмотренных для маршрута допусков и разрешений
10	Данные сводно-загрузочной ведомости		Неточные, но в пределах установленных допусков	Неточные и за пределами эксплуатационных допусков или отсутствуют. Данных о массе и центровке не имеется
11	Ограничения летно-технических характеристик воздушного судна с учетом данных анализа маршрута, препятствий в аэропорту и характеристик ВПП	Данные неполные, но не влияют на полеты в конкретный день (например, отсутствуют данные по загрязненной или мокрой ВПП, однако этих условий не наблюдается)	Отсутствуют последние данные или срок действия данных	Данных не имеется
12	Грузовая ведомость и, если применимо, пассажирская ведомость		Некоторые незначительные неточности и отсутствие данных, не влияющих на безопасность полетов	Отсутствуют или имеются с серьезными неточностями/неполные

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
13	Предполетная проверка	Форма имеется на борту, но неполная	Не выполнялась для прибывающего рейса	Не выполнялась для убывающего рейса
14	Метеосводки и прогнозы	Данные не обновлялись, но действительны	Не в печатном виде, а от руки	Недействительны или отсутствуют
15	NOTAM		Некоторые данные для полета по маршруту отсутствуют	Отсутствуют

A. Кабина летного экипажа. Оборудование для обеспечения безопасности

16	Переносные огнетушители	Затруднен доступ	Просрочены. Не закреплены должным образом	Разряжены, недостаточное количество или отсутствуют. Очень низкое давление. Затруднен доступ
17	Спасательные жилеты/плавсредства (если требуются)	Отсутствует прямой доступ	Просрочены, если применимо	Недостаточное количество для всех членов летного экипажа на борту
18	Привязные системы		Поясные ремни вместо привязной системы	Не для всех членов летного экипажа или неисправны
19	Кислородное оборудование (если требуется)		Нет прямого доступа	Не для всех членов летного экипажа или неисправно. Количество кислорода недостаточно
20	Электрические фонари (полеты в ночное время, выполняемые эксплуатантом)	Имеется только один	Недостаточная емкость аккумуляторов	Нет в кабине или неисправны

B. Пассажирский салон. Безопасность

1	Общее состояние	Грязно, не прибрано, в плохом состоянии	Ковровое покрытие не закреплено. Настил пола не закреплен или поврежден. Неисправные кресла (не указаны)	Невозможно выполнять в полном объеме обязанности в обычной и нештатной обстановке
2	Кресла членов кабинного экипажа	Использование привязной системы/ремней требует дополнительных усилий	Ремни или замки изношены или повреждены; система неисправна	Для любого члена минимального комплекта кабинного экипажа: не предусмотрено кресло, не имеется надлежащей привязной системы и поясных ремней, или они неисправны
3	Медицинские аптечки/комплект неотложной медицинской помощи	Просрочены. Неполные. Не во всех указанных местах		Не имеются

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
4	Переносные огнетушители	Отсутствует прямой доступ	Просрочены. Должным образом не закреплены	Разряжены, очень низкое давление, отсутствуют или неисправны
5	Спасательные жилеты/ плавсредства (если требуются)	Нет прямого доступа	Просрочены, если применимо	Недостаточное количество для всех лиц на борту
6	Привязные ремни (пассажирские кресла)	Ремни или замки изношены или повреждены. Имеются не на всех пассажирских креслах или не все исправны, ВС выполняет полет в соответствии с MEL	Имеются не на всех пассажирских креслах или неисправны, ВС не выполняет полет в соответствии с MEL	Не имеются или неисправны для любого пассажира
7	Освещение и маркировка аварийных выходов, аварийные электрические фонари		Некоторые знаки аварийных выходов неисправны. Недостаточное количество электрических фонарей; аварийные электрические фонари размещены не по инструкции; батарейки в электрических фонарях разряжены или слабые	Дефекты аварийного освещения, неприемлемые с точки зрения положений MEL
8	Надувные тряпцы/спасательные плоты (если требуются) (для полетов большой протяженности над водным пространством)	В местах, не установленных государством эксплуатанта	Неправильно установлены	Недостаточное количество. Неисправны
9	Запас кислорода (кабинный экипаж и пассажиры)	Недостаточное количество кислорода или недостаточное количество масок для пассажиров и членов экипажа	Недостаточное количество кислорода или недостаточное количество масок для пассажиров и членов экипажа при выполнении полета выше эшелона 250	
10	Карточки с информацией о действиях в аварийной обстановке	Недостаточное количество информационных карточек для всех пассажиров	Информационные карточки по другому воздушному судну или с явно отличающимися данными. Некоторые данные отсутствуют или неверны	Информационных карточек для аварийных ситуаций на борту нет

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
11	Члены кабинного экипажа		Члены кабинного экипажа находятся в неустановленных местах	Недостаточное количество членов кабинного экипажа
12	Доступ к аварийным выходам			Затруднен багажом или грузом. Блокирован креслами
13	Безопасность ручного багажа			Не закреплен
14	Количество кресел			Больше кресел, чем официальная пассажировместимость. Недостаточно исправных кресел для всех пассажиров на борту

C. Внешнее состояние воздушного судна

1	Общее внешнее состояние	Небольшие дефекты	Дефекты, которые необязательно устранять перед полетом (видимые следы коррозии, неразборчивые знаки и т. д.)	Дефекты, связанные с безопасностью полетов (следует устранить перед вылетом). Недостаточные меры по устранению обледенения
2	Двери и люки	С небольшими дефектами, но исправны	Инструкции по открыванию дверей отсутствуют или неразборчивы. Уплотнение слегка повреждено	Неисправны, и их количество не соответствует количеству пассажиров на борту Уплотнение отсутствует или серьезно повреждено
3	Органы управления	Небольшие дефекты	В плохом состоянии (повреждены, отсутствуют перемычки или статические разрядники, отсутствует смазка, разрозненные кабели)	Повреждения, коррозия, течи и износ сверх допустимых пределов согласно MEL, руководству по ремонту конструкций (SRM) и т. д.
4	Колеса, пневматики и тормоза	Небольшие дефекты	Признаки недостаточного давления. Неправильное давление в пневматике. Износ сверх допустимого	Пневматики изношены или повреждены сверх допустимой нормы. Тормозные диски изношены, протекают или повреждены сверх допустимых пределов. Поврежденные компоненты или недостающие части (например, соединительные болты, термодатчики)

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
5	Шасси	Небольшие дефекты	Значительные утечки, пониженное давление в стойке, коррозия и очевидное отсутствие смазки	Повреждение, коррозия, отсутствие частей и/или течи сверх допустимой нормы
6	Ниши шасси	Небольшие дефекты или загрязнение	Признаки течи, коррозии и явное отсутствие смазки	Повреждение, множественные очаги коррозии, течи сверх допустимых пределов
7	Воздухозаборник и выхлопное сопло	Небольшие дефекты	Повреждение корпуса или облицовки. Вмятины и трещины в районе выхлопа в пределах допустимых норм, но не зафиксированы в техническом журнале или эквивалентном документе. Незначительные течи масла и топлива	Повреждения (забоины, вмятины, трещины и т. д.) сверх допустимых пределов по MEL, руководству по техническому обслуживанию воздушных судов (AMM), SRM и т. д. Течи сверх допустимых пределов
8	Лопатки вентилятора (если применимо)	Небольшие дефекты	Повреждения лопаток вентилятора в допустимых пределах, но не зафиксированы в техническом журнале или эквивалентном документе	Повреждения (забоины, вмятины, трещины и т. д.) сверх пределов, допускаемых MEL, AMM, SRM и т. д.
9	Воздушные винты (если применимо)	Небольшие дефекты	Повреждения воздушных винтов в допустимых пределах, но не зафиксированы в техническом журнале или эквивалентном документе	Повреждения (забоины, вмятины, трещины и т. д.), течи, люфт лопастей сверх допустимых пределов по MEL, AMM, SRM и т. д.
10	Предыдущие ремонты конструкции	Небольшие дефекты	Нет информации о текущем ремонте, вызывают сомнения данные о предыдущем ремонте и его приемлемости для продолжения полета	Неправильно выполненный ремонт или явно неудовлетворительная работа. Повреждение ранее отремонтированного узла
11	Видимые неотремонтированные повреждения	В допустимых пределах и зарегистрировано	В допустимых пределах, но не зарегистрировано	Повреждения, не прошедшие оценку и не зарегистрированные, влияющие на летную годность
12	Течи	В допустимых пределах	Подтеки воды и специфидности в зоне заправки туалета (голубой лед)	Течи (масло, топливо, гидросмесь, вода) сверх допустимых пределов

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
D. Груз				
1	Общее состояние грузового отсека и контейнеров	Небольшие дефекты освещения, но состояние безопасное	Частичное повреждение панелей. Частичное повреждение контейнеров. Дефекты освещения. Крепления на полу (частично) не работают. Ограничен доступ в грузовую зону (для комбинированных типов самолетов). Повреждение заградительных сеток или перегородок	Повреждение панелей сверх допустимых пределов. Повреждение контейнеров. Повреждение конструкции сверх допустимых пределов. Система пожаротушения неисправна или отсутствует (где предусмотрена). Грузовой отсек не используется согласно классификации. Нет доступа в грузовой отсек (для комбинированных типов самолетов). Нет заградительных сеток (для комбинированных и грузовых типов самолетов). Отсутствуют противодымные барьеры/шторы. Замки на полу неисправны сверх пределов, допустимых по MEL
2	Опасные грузы	Несспособность распознать опасные грузы, представленные эксплуатанту для перевозки	Отсутствие нормативных или справочных документов по опасным грузам	Отсутствие или неполная информация командира воздушного судна о перевозимых опасных грузах, что противоречит положениям Doc 9284. Недостатки: течи, нарушения упаковки, отсутствие знаков. Ненадлежащее закрепление опасных грузов. Погрузка не выполнялась в соответствии с Приложением 18. Опасные грузы перевозятся без разрешения или с нарушением положений Приложения 18 или Doc 9284
3	Безопасность груза на борту	Незначительные повреждения швартовочных ремней, швартовочных узлов, грузовых поддонов/контейнеров и/или замков	Поврежденные поддоны, контейнеры или сетки	Груз ненадежно закреплен и/или ненадлежащим образом размещен: <ul style="list-style-type: none">– швартовочные ремни;– швартовочные узлы;– поддоны и контейнеры;– замки. Превышение допустимой удельной нагрузки на грузовой пол

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
E. Общие положения				
1	Дополнительные замечания	Общие выводы, незначительно влияющие на безопасность полетов	Общие выводы, существенно влияющие на безопасность полетов	Общие выводы, значительно влияющие на безопасность полетов
2	Заправка топливом	Члены кабинного экипажа не знакомы с порядком заправки топливом с пассажирами на борту	Не введены процедуры заправки топливом с пассажирами на борту	Процедуры введены, но не выполняются
3	Язык для ведения связи		В свидетельствах пилотов отсутствуют квалификационные отметки о владении английским языком или языком, используемым при ведении радиотелефонной связи	Пилоты свободно не владеют английским языком или языком, используемым при ведении радиотелефонной связи
4	Возрастной предел для членов летного экипажа			Превышен верхний возрастной предел в 60 лет, установленный для производства авиатранспортных перевозок на воздушных судах с одним пилотом. Превышен верхний возрастной предел в 65 лет, установленный для производства полетов на воздушных судах, в состав экипажа которых входят по меньшей мере два пилота.

Дополнение А

ТИПОВАЯ СТАТЬЯ ИКАО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Дополняет раздел 1.2 главы 1 части VI)

1. ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 В типовой статье, посвященной обеспечению безопасности полетов, содержатся положения, конкретно касающиеся вопросов безопасности полетов, которые государства могут включать в двусторонние или многосторонние соглашения о воздушном сообщении. Такая статья о безопасности полетов поможет государствам обеспечивать соблюдение Стандартов ИКАО при эксплуатации и техническом обслуживании иностранных воздушных судов, выполняющих полеты в их воздушном пространстве.

1.2 Статья, касающаяся обеспечения безопасности полетов, определяет стандартизированный процесс рассмотрения государствами проблем в области безопасности полетов, которые могут возникать при эксплуатации иностранных воздушных судов, и подчеркивает ответственность государств за осуществление адекватного надзора за безопасностью полетов при выполнении коммерческих авиатранспортных перевозок.

1.3 В типовой статье по безопасности полетов авиации отсутствуют какие-либо ссылки на штрафные санкции или меры наказания за несоблюдение Стандартов; это объясняется тем, что обычно в соглашениях о воздушном сообщении содержится статья, посвященная аспектам несоблюдения.

1.4 Совет ИКАО принял приведенную ниже резолюцию и типовую статью 13 июня 2001 года.

2. РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ИКАО

(выдержка из документа C-DEC 163/08)

Совет,

принимая во внимание, что основная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении на всемирной основе безопасности полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции каждое Договоривающееся государство обязуется сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия в применении правил и практики во всех областях, в которых такое единообразие будет облегчать и улучшать аэронавигацию,

принимая во внимание, что права и обязанности государств в соответствии с Чикагской конвенцией и в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой, принятыми Советом ИКАО по безопасности полетов авиации, могли бы дополнить и усилить сотрудничество между государствами,

принимая во внимание, что соглашения о воздушном сообщении представляют собой главную юридическую основу для международной перевозки пассажиров, багажа грузов и почты,

принимая во внимание, что положения по безопасности полетов авиации должны составлять неотъемлемую часть соглашений о воздушном сообщении,

отмечая, что государствам, включающим типовую статью ИКАО о безопасности полетов в свои авиационные соглашения, ничто не мешает включать любые дополнительные или более жесткие критерии, необходимые, по мнению сторон, для оценки уровня безопасности эксплуатации воздушных судов,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства включать в свои соглашения о воздушном сообщении статью по безопасности полетов авиации и

рекомендует Договаривающимся государствам учитывать типовую статью по безопасности полетов, прилагаемую к настоящей резолюции.

3. ТИПОВАЯ СТАТЬЯ

(Выдержка из документа C-DEC 163/08)

1. Каждая Сторона может в любое время обратиться с просьбой о консультациях относительно норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Стороной, в областях, касающихся аэронавигационных средств, летного экипажа, воздушного судна и эксплуатации воздушного судна. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой просьбой.

2. Если в результате таких консультаций одна Сторона находит, что другая Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1, эффективное соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих Стандартам, действующим в это время в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Doc 7300), другая Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения Стандартов ИКАО. После этого другая Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое авиакомпанией или от имени авиакомпании одной Стороны для полетов на территорию или с территории другой Стороны, может, находясь на территории другой Стороны, быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой стороны при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, упомянутые в статье 33 Чикагской конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа и соответствия оборудования и состояния воздушного судна Стандартам, действующим в это время в соответствии с Конвенцией.

4. Если для обеспечения безопасности полетов авиакомпании необходимы благательные действия, каждая Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить эксплуатационное разрешение, предоставленное авиакомпании или авиакомпаниям другой Стороны.

5. Любые меры одной Стороны, принимаемые в соответствии с пунктом 4 выше, прекращаются как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

6. Применительно к пункту 2 выше в том случае, если установлено, что одна Сторона продолжает не соблюдать Стандарты ИКАО по истечении согласованного периода времени, об этом должен уведомляться Генеральный секретарь ИКАО. Генерального секретаря необходимо также уведомлять о последующем удовлетворительном решении проблемы.

Дополнение В

ПРОЦЕСС УТВЕРЖДЕНИЯ И ПОСТОЯННОГО НАДЗОРА

Примечание. Данный процесс могут дополнять признанные на международном уровне системы оценки/аудита.

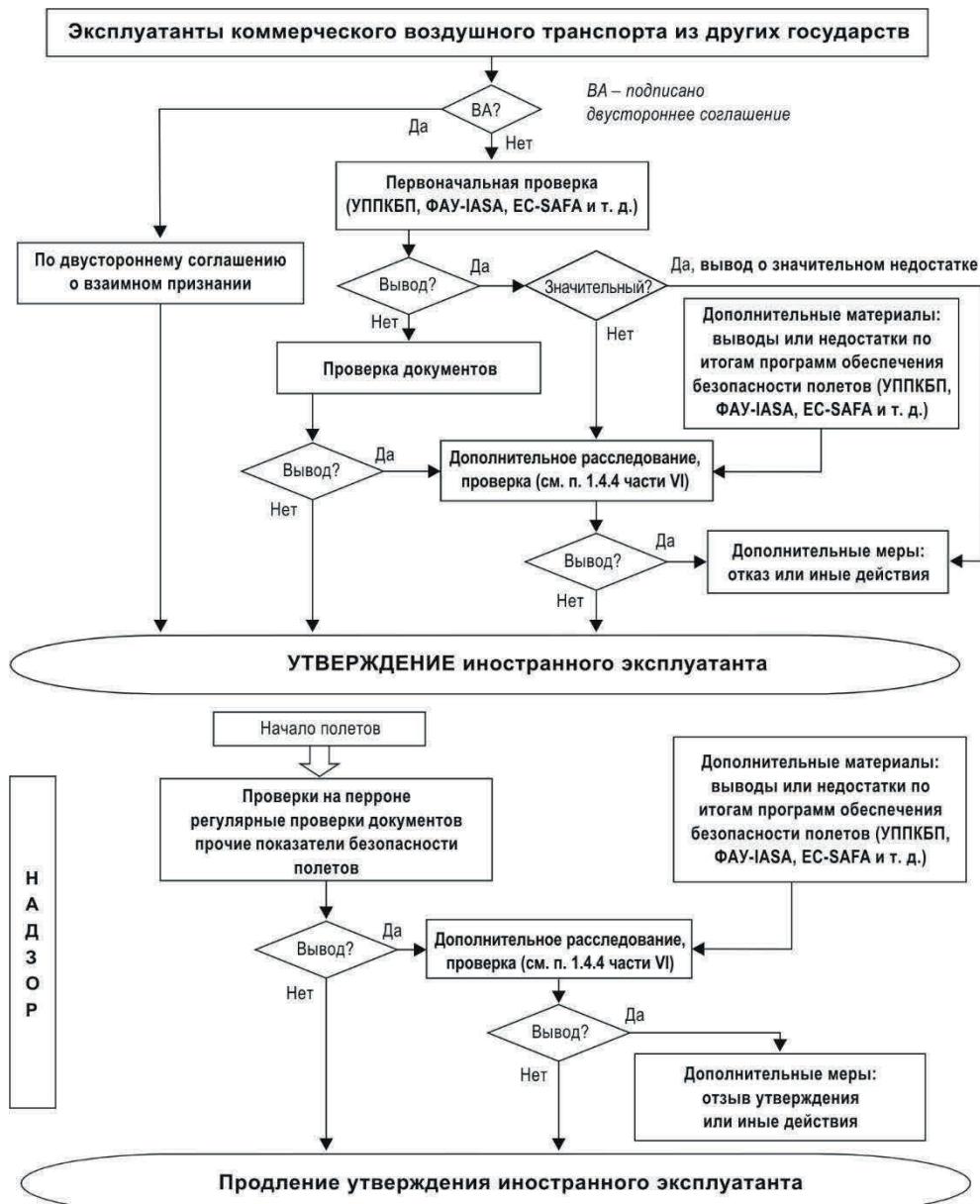


Рис. VI-Доп В-1. Блок-схема процесса утверждения и постоянного надзора

Дополнение С

ФОРМА ЗАЯВЛЕНИЯ ИНОСТРАННОГО ЭКСПЛУАТАНТА

(См. раздел 2.1 главы 2 части VI)

Форма заявления иностранного эксплуатанта о разрешении на выполнение коммерческих авиатранспортных перевозок (Заполняется иностранным авиаперевозчиком для получения разрешения на выполнение полетов в [название государства])		
Раздел 1А. Заполняется всеми заявителями		
1. Официальное наименование и коммерческое название, если отличается. Адрес компании: почтовый адрес, телефон, факс и адрес электронной почты.	2. Адрес основного места деятельности, включая телефон, факс и адрес электронной почты.	
3. Предлагаемая дата начала полетов: (день, месяц, год в формате дд/мм/гг):	4. Трехбуквенное условное обозначение ИКАО для летно-эксплуатационных агентств:	
5. Руководство эксплуатационной службы Фамилия:	Должность:	Телефон, факс и электронная почта:
6. Имя, фамилия и контактная информация должностного лица ВГА государства эксплуатанта.		
Раздел 1В. Тип запрашиваемого утверждения. Заполняют все заявители, ставя отметку в соответствующей графе		
7. а) <input type="checkbox"/> Эксплуатант намерен выполнять коммерческие полеты на аэродромы и с аэродромов [название государства] б) <input type="checkbox"/> Эксплуатант намерен выполнять только пролеты с техническими остановками в [название государства]		
8. Предполагаемые типы полетов эксплуатанта: (поставить отметку в соответствующей графе) <input type="checkbox"/> Пассажирские и грузовые <input type="checkbox"/> Чистогрузовые <input type="checkbox"/> Регулярные перевозки <input type="checkbox"/> Чarterные перевозки <input type="checkbox"/> Перевозка опасных грузов	9. Географические районы предполагаемых полетов и предлагаемая структура маршрутов:	
Раздел 1С. Заполняется эксплуатантом		
10. Указать местонахождение на борту или представить дополнительную документацию, в которой указаны национальные и регистрационные знаки отдельных воздушных судов парка воздушных судов, эксплуатируемых в соответствии с СЭ:		
11. Представить следующую информацию:		

Тип ВС (изготовитель, модель и серия или основная серия)	Опасные грузы	Производство полетов в условиях слабой видимости			Утверж- дение RVSM ¹	EDTO ¹	Сертификация по шуму ² (Указать главу Приложения 16)	Производ- ство полетов на основе РВН	Прочая информа- ция ³	Примеча- ния
		Заход на посадку и посадка	Взлет	Эксплуата- ционный(ые) допуск(и)						
[ВС тип 1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
[ВС тип 2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
[ВС тип 3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
[ВС тип 4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
и т. д.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Приложить копии:

- СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций;
- страхового свидетельства;
- при "мокрой" аренде воздушного судна – утверждения ВГА государства эксплуатанта с указанием эксплуатанта, который осуществляет руководство полетами воздушного судна;
- документа, санкционирующего конкретные права на перевозки, выданного [ведомство торговли] или на основании двустороннего соглашения о воздушном транспорте (если требуется государством, в котором будут выполняться полеты).

Подпись:	Дата (день, месяц, год в формате дд/мм/гг):	Фамилия и должность:
----------	------------------------------------------------	----------------------

Раздел 2. Заполняется ВГА

Оценка произведена: _____	Решение ВГА: <input type="checkbox"/> Дать утверждение <input type="checkbox"/> Не утверждать
Фамилия	Подразделение

Замечания:

Подпись представителя ВГА:	Дата (день, месяц, год в формате дд/мм/гг):
----------------------------	---------------------------------------------

Страница 2 из 2

-
1. Утверждение государством эксплуатанта.
 2. Утверждение государством регистрации.
 3. В этот раздел можно внести информацию о других разрешениях или данные с использованием одной строки (или одного многострочного блока) на одно разрешение (например, разрешение на выполнение специальных заходов на посадку, MNPS, утвержденная навигационная характеристика).