

Doc 8335
AN/879



Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание пятое — 2010

Международная организация гражданской авиации

**Doc 8335
AN/879**



Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора

Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции

Издание пятое — 2010

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Издание пятое, 2010 г.

Дос 8335. Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора

Номер заказа: 8335

ISBN 978-92-9231-718-8

© ICAO, 2011

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ПОПРАВКИ

Об издании поправок сообщается в дополнении к *Каталогу изданий ИКАО*; Каталог и дополнения к нему имеются на веб-сайте ИКАО www.icao.int. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ		
№	Дата	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ		
№	Дата	Кем внесено

ПРЕДИСЛОВИЕ

Пятое издание настоящего руководства подготовлено с целью предоставить государствам и эксплуатантам подробные рекомендации относительно создания и поддержания безопасной, регулярной и эффективной системы международного коммерческого воздушного транспорта в соответствии с положениями *Конвенции о международной гражданской авиации* и относящихся к ней Приложений, и в первую очередь Приложения 6 (часть I "*Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*" и часть III "*Международные полеты. Вертолеты*", раздел II "*Международный коммерческий воздушный транспорт*"). В предыдущих изданиях основное внимание уделялось процедурам сертификации эксплуатантов коммерческого воздушного транспорта государством эксплуатанта. В четвертом издании введена концепция постоянного контроля за обеспечением безопасности полетов эксплуатантом. В настоящем издании вновь подчеркивается важность сертификатов эксплуатанта (СЭ) и системы контроля за обеспечением безопасности полетов, содержатся более детальные рекомендации по этим вопросам и представлены соответствующие аспекты аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, а также надзора государств за деятельностью иностранных эксплуатантов.

В соответствии с положениями части I и раздела II части III Приложения 6 государство эксплуатанта должно осуществлять позитивный и постоянный контроль за деятельностью любого эксплуатанта такого государства, предлагающего или намеревающегося предлагать коммерческие авиатранспортные услуги. Положения частей I и III Приложения 6 содержат спецификации по общим целям, не оговаривая методов их реализации, и поэтому в настоящем документе рассматриваются те моменты, которые не отражены в частях I и III Приложения 6, а также оговариваются приемлемые средства обеспечения соблюдения положений Приложения.

Введенное недавно требование о создании систем управления безопасностью полетов (СУБП) будет иметь последствия с точки зрения надзора за деятельностью эксплуатантов. Государство эксплуатанта должно будет оценивать работу СУБП своих эксплуатантов. Подробно этот аспект в настоящем руководстве не рассматривается.

Метод, с помощью которого государство эксплуатанта осуществляет необходимый контроль за деятельностью своих эксплуатантов, заключается в выдаче СЭ, без которого осуществление любых международных коммерческих авиатранспортных перевозок является нарушением стандартов ИКАО. Выданный СЭ должен быть отозван или его действие должно быть приостановлено, если эксплуатант не может соблюдать оговоренных условий. Государствам следует вводить системы и процедуры для первоначальной сертификации и постоянного надзора за выполнением полетов. Такие системы должны полностью основываться на требованиях авиационного законодательства.

В настоящем руководстве рассматриваются функции и обязанности государства эксплуатанта и перевозчика и признается их взаимозависимость в поддержании приемлемых стандартов производства полетов и безопасной эксплуатационной практики. Оговариваются организационные, административные и процедурные аспекты инспекции, сертификации и постоянного надзора за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами, включая создание системы контроля за обеспечением безопасности полетов в ведомстве гражданской авиации (ВГА).

Также отмечается важность разработки руководства эксплуатанта по производству полетов для процесса сертификации и повседневной деятельности. Учитывая значительный интерес, проявленный к вопросам разработки руководства по производству полетов в ходе ряда технических миссий ИКАО, был выпущен документ "*Подготовка руководства по производству полетов*" (Дос 9376), посвященный данному вопросу, который следует рассматривать как дополняющий настоящее руководство.

В настоящем руководстве упоминаются финансовые вопросы, которые должны рассматриваться государственным полномочным органом при принятии решения о выдаче СЭ, однако оно посвящено главным образом техническим требованиям и требованиям к безопасности полетов, которые должны соблюдаться для получения сертификата и в ходе осуществления деятельности, разрешенной таким сертификатом. Описанные системы и процедуры основаны на существующей практике и применимы к широкому диапазону коммерческих воздушных перевозок.

Авторы настоящего руководства исходили из того, что в государстве принято базовое законодательство, предусматривающее разработку и обновление комплекса авиационных норм и правил и учреждение ВГА, наделенного необходимыми полномочиями для обеспечения соблюдения таких норм. Базовое уполномочивающее законодательства должно:

- a) предусматривать введение эксплуатационных норм, соответствующих положениям Приложений к *Конвенции о международной гражданской авиации*;
- b) предусматривать делегирование назначенному государством должностному лицу полномочий на разработку и изменение эксплуатационных правил, дополняющих эксплуатационные нормы;
- c) требовать, чтобы деятельность коммерческого воздушного транспорта осуществлялась в соответствии с условиями, которые государство может устанавливать в интересах обеспечения безопасности полетов;
- d) предусматривать правоприменительную практику в отношении эксплуатационных норм и правил, устанавливающую штрафные санкции в случае их несоблюдения или нарушения.

В настоящем руководстве термин "государство" относится к основному полномочному органу, который обычно учреждает ВГА, имеющее генерального директора гражданской авиации (ГДГА), к компетенции которого относятся вопросы гражданской авиации. Под "эксплуатантом" понимается организация или предприятие, занимающиеся гражданскими коммерческими воздушными перевозками. За исключением материала части V, посвященного аспектам аренды, фрахтования и обмена, для целей настоящего инструктивного материала принимается, что государство эксплуатанта и государство регистрации являются одним и тем же государством.

Признается, что двусторонние и многосторонние договоренности государств являются основополагающими предпосылками для деятельности международного коммерческого воздушного транспорта, однако такие вопросы, как правило, выходят за рамки настоящего руководства.

В руководстве также приводятся примеры и даются ссылки на конкретные требования, установленные в некоторых государствах. Государство может счесть целесообразным принять детальные требования другого государства, в котором уже введены всеобъемлющие процедуры эксплуатационной сертификации и инспекции, соответствующие инструктивному материалу настоящего руководства.

Авторы будут признательны за любые замечания государств, международных организаций и миссий технического сотрудничества ИКАО по данному руководству, особенно по аспектам применения, полезности и охвата. Они будут учтены при подготовке последующих изданий. Замечания по настоящему руководству необходимо направлять по следующему адресу:

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

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Публикации.....	(xiii)
Глоссарий	(xv)
Сокращения	(xix)
 ЧАСТЬ I. НАДЗОР ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: ГОСУДАРСТВО	
Глава 1. Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП).....	I-1-1
Глава 2. Ответственность государства	I-2-1
2.1 Характер ответственности государства.....	I-2-1
2.2 Выполнение обязательств государства.....	I-2-1
Глава 3. Государственная система регулирования	I-3-1
3.1 Создание государственной системы регулирования.....	I-3-1
3.2 Полномочия ГДГА.....	I-3-2
3.3 Структура ВГА.....	I-3-2
3.4 Нормативные документы о сертификации эксплуатантов	I-3-3
3.5 Критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов.....	I-3-3
3.6 Управление безопасностью полетов	I-3-4
Глава 4. СЭ.....	I-4-1
4.1 Общие положения	I-4-1
4.2 СЭ	I-4-1
4.3 Эксплуатационные спецификации	I-4-2
4.4 Заверенная точная копия СЭ	I-4-2
Глава 5. Государственная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов .	I-5-1
5.1 Инспекция ВГА.....	I-5-1
5.2 Общие функции	I-5-1
5.3 Персонал.....	I-5-2
5.4 Обязанности и ответственность инспектора ВГА	I-5-3

	Страница
Глава 6. Квалификация и подготовка инспектора	I-6-1
6.1 Профессиональная пригодность инспектора	I-6-1
6.2 Квалификация инспектора	I-6-1
6.3 Подготовка инспекторов и поддержание технической квалификации.....	I-6-3
 ЧАСТЬ II. ЭКСПЛУАТАНТ КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	
Глава 1. Ответственность эксплуатанта	II-1-1
Глава 2. Эксплуатант. Организация.....	II-2-1
2.1 Общие положения	II-2-1
2.2 Организация и управление	II-2-1
2.3 Руководство по производству полетов	II-2-2
2.4 МСМ.....	II-2-2
 ЧАСТЬ III. ЗАЯВЛЕНИЕ НА ВЫДАЧУ СЭ, ОЦЕНКА И СЕРТИФИКАЦИЯ	
Глава 1. Общие положения	III-1-1
1.1 Введение	III-1-1
1.2 Процедура сертификации	III-1-2
1.3 Этап, предшествующий подаче заявления	III-1-2
1.4 Этап подачи официального заявления.....	III-1-4
1.5 Этап оценки документов	III-1-4
1.6 Этап демонстрации и инспекции	III-1-4
1.7 Этап сертификации	III-1-4
Глава 2. Этап, предшествующий подаче заявления	III-2-1
2.1 Первоначальный запрос и ответ ВГА	III-2-1
2.2 Действия ВГА по получении заполненного предоценочного заявления будущего эксплуатанта	III-2-1
2.3 Встреча, предшествующая подаче заявления	III-2-1
Глава 3. Этап подачи официального заявления.....	III-3-1
3.1 Пакет документов официального заявления.....	III-3-1
3.2 Дополнения к официальному заявлению	III-3-2
3.3 Предварительное рассмотрение пакета документов официального заявления.....	III-3-5
3.4 Приемлемость официального заявления	III-3-6
3.5 Встреча для подачи официального заявления	III-3-6
Глава 4. Этап оценки документов	III-4-1
4.1 Общие положения	III-4-1
4.2 Примеры документов и руководств, подлежащих оценке	III-4-1
4.3 Оценка документов.....	III-4-2

	<i>Страница</i>
Глава 5. Этап эксплуатационной демонстрации и инспекции.....	III-5-1
5.1 Общие положения	III-5-1
5.2 Организация и управление	III-5-2
5.3 Инспекция наземной эксплуатации.....	III-5-2
5.4 Инспекция летной эксплуатации	III-5-17
Глава 6. Этап демонстрации и инспекции регулирования технического обслуживания	III-6-1
6.1 Общие положения	III-6-1
6.2 Организация по регулированию технического обслуживания	III-6-1
6.3 МСМ.....	III-6-1
Глава 7. Этап сертификации.....	III-7-1
7.1 Завершение подготовки к выдаче СЭ	III-7-1
7.2 Выдача СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций	III-7-1
7.3 Срок действия СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций	III-7-1
7.4 Идентификация отдельных воздушных судов с помощью национальных и регистрационных знаков	III-7-2
7.5 Поправки к СЭ и эксплуатационным спецификациям	III-7-2
7.6 Продление срока действия СЭ.....	III-7-3
Дополнение А. Преоценочное заявление кандидата: эксплуатант или организация по техническому обслуживанию.....	III-Доп А-1
Дополнение В. Инструкции по заполнению преоценочного заявления кандидатов на получение сертификата эксплуатанта или организации по техническому обслуживанию, содержащегося в дополнении А	III-Доп В-1
 ЧАСТЬ IV. ПОСТОЯННЫЙ НАДЗОР ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	
Глава 1. Общие положения	IV-1-1
Глава 2. Программа контроля за обеспечением безопасности полетов	IV-2-1
Глава 3. Решение проблем в области безопасности полетов.....	IV-3-1
Дополнение. Рекомендации по проведению проверки на перроне	IV-Доп-1
 ЧАСТЬ V. АРЕНДА И ФРАХТОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	
Глава 1. Общие положения	V-1-1

	Страница
Глава 2. "Сухая" аренда	V-2-1
2.1 Общие положения	V-2-1
2.2 "Сухая" аренда воздушных судов, зарегистрированных в других государствах	V-2-2
Глава 3. "Мокрая" аренда	V-3-1
3.1 Общие положения	V-3-1
3.2 Определение ответственности за руководство полетами и безопасность полетов	V-3-1
3.3 Краткосрочная "мокрая" аренда, фрахтование или субфрахтование	V-3-3
Глава 4. Государственный надзор за другими аспектами сотрудничества между эксплуатантами	V-4-1
4.1 Договоренности о совместном использовании кодов	V-4-1
4.2 Франчайзинг	V-4-2
4.3 Обмен	V-4-3
Дополнение А. Список 33 Договаривающихся государств, для которых Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (статья 83 bis), подписанный 6 октября 1980 года, не вступил в силу по состоянию на 23 июля 2009 года.....	V-Доп А-1
Дополнение В. Типовое соглашение	V-Доп В-1
 ЧАСТЬ VI. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА ЗА ПОЛЕТЫ КОММЕРЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ИНОСТРАННЫМИ ЭКСПЛУАТАНТАМИ	
Глава 1. Принципы надзора за деятельностью иностранных эксплуатантов	VI-1-1
1.1 Введение	VI-1-1
1.2 Статья о безопасности полетов	VI-1-1
1.3 Право государств проверять воздушные суда из других государств	VI-1-2
1.4 Утверждение государством иностранного эксплуатанта для выполнения полетов на его территории	VI-1-4
1.5 Проверки эксплуатантов признанными коммерческими аудиторскими организациями	VI-1-4
1.6 Срок действия и продление утверждений	VI-1-5
1.7 Обмен информацией о безопасности полетов	VI-1-5
1.8 Процесс утверждения и постоянный надзор	VI-1-5
Глава 2. Подача заявления иностранным эксплуатантом	VI-2-1
2.1 Действия государства	VI-2-1
2.2 Действия эксплуатанта	VI-2-1
Глава 3. Оценка заявления иностранного эксплуатанта	VI-3-1
Глава 4. Утверждение заявления	VI-4-1

	<i>Страница</i>
Глава 5. Постоянный надзор за деятельностью эксплуатантов из других государств	VI-5-1
5.1 Общие положения	VI-5-1
5.2 Инспекторы	VI-5-1
5.3 Планирование проверок.....	VI-5-2
5.4 Проверки	VI-5-3
Глава 6. Действия по выводам. Разрешение проблем безопасности полетов.....	VI-6-1
6.1 Общие положения	VI-6-1
Дополнение А. Типовая статья ИКАО по безопасности полетов авиации.....	VI-Доп А-1
Дополнение В. Процесс утверждения и постоянного надзора	VI-Доп В-1
Дополнение С. Форма заявления иностранного эксплуатанта.....	VI-Доп С-1

ПУБЛИКАЦИИ

(упоминаются в настоящем руководстве)

Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300)

Приложение 1. Выдача свидетельств авиационному персоналу

Приложение 2. Правила полетов

Приложение 6. Эксплуатация воздушных судов, часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты; и часть III. Международные полеты. Вертолеты

Приложение 7. Национальные и регистрационные знаки воздушных судов

Приложение 8. Летная годность воздушных судов

Приложение 9. Упрощение формальностей

Приложение 11. Обслуживание воздушного движения

Приложение 13. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Приложение 14. Аэродромы

Приложение 17. Безопасность

Правила регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров (Doc 6685)

Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов, том II. Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам (Doc 8168)

Руководство по всепогодным полетам (Doc 9365)

Подготовка руководства по производству полетов (Doc 9376)

Руководство по критериям квалификационной оценки пилотажных тренажеров (Doc 9625), том I. Самолеты, и том II. Вертолеты, третье издание (в стадии подготовки)

Руководство по регулированию международного воздушного транспорта (Doc 9626)

Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734), часть A. Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой; и часть B. Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой

Руководство по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9735)

Руководство по летной годности, том I. Организация и процедуры (Doc 9760)

Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859)

Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями (Cir 269)

Рекомендации по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Cir 295)

Исследование ИКАО по вопросам лизинга воздушных судов

Государственный инспектор по безопасности полетов (производство полетов), сертификация эксплуатантов, курс ФАУ 18700

Государственный инспектор по безопасности полетов (летная годность), сертификация эксплуатантов и утвержденных организаций по техническому обслуживанию, курс ФАУ 18701

Примечание. Руководство по организации работ в области летной годности (Doc 9389) и Руководство по сохранению летной годности (Doc 9642) признаны устаревшими.

ГЛОССАРИЙ

Примечание. Значительная часть информации в данном разделе взята из Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов", Руководства по регулированию международного воздушного транспорта (Doc 9626), а также циркуляров "Рекомендации по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Cir 295) и "Последствия совместного использования кодов авиакомпаниями" (Cir 269).

Аренда без экипажа ("сухая" аренда). Аренда воздушного судна без экипажа.

Аренда с частью экипажа ("сырая" аренда). Аренда воздушного судна с летным экипажем, но без бортпроводников.

Аренда с экипажем ("мокрая" аренда). Аренда, при которой воздушное судно предоставляется с экипажем.

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

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

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

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

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

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.

Обмен (взаимообмен). Взаимообменом воздушными судами или взаимнообменным рейсом является регулярно планируемое, осуществляемое одним самолетом сквозное обслуживание, связывающее маршрут одного авиаперевозчика в пункте взаимнообмена 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.

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.

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.

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.

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.

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

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

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, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

Удостоверить годность к полетам. Выдача удостоверения о том, что воздушное судно или его части соответствуют действующим нормам летной годности после выполнения технического обслуживания воздушного судна или его частей.

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) **франшизополучателю**, 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. При фрахтовании воздушного судна вся провозная емкость воздушного судна или ее часть берется внаем или покупается в частном порядке одним или несколькими юридическими лицами, которые могут перепродавать ее населению (чаще всего это делается при выполнении нерегулярных пассажирских рейсов, которые в этой связи обычно именуется "чартерными рейсами"). Чартерный рейс представляет собой нерегулярный рейс с использованием зафрахтованного воздушного судна. Ситуация, при которой фрахтователь является другим авиаэксплуатантом, который имеет свое собственное эксплуатационное разрешение и целиком фрахтует провозную емкость воздушного судна, как правило, с небольшим периодом уведомления, называется "**субфрахтование**".

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

Эксплуатационные спецификации. Разрешения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в руководстве по производству 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
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
ELT	Аварийный приводной передатчик
ETOPS	Полеты увеличенной дальности самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками
FDR	Самописец полетных данных
FMC	Компьютер управления полетом
FMS	Система управления полетом
FSIX	Обмен информацией о безопасности полетов
GPWS	Система предупреждения о близости земли
IFFAS	Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов
IOSA	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ISD	Поддержка внедрения и развитие
MCM	Руководство по регулированию технического обслуживания
MEL	Перечень минимального оборудования
MMEL	Основной перечень минимального оборудования
NOTAM	Информация для пилотов
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
RVSM	Сокращенные интервалы вертикального эшелонирования
SAFA	Оценка уровня безопасности полетов иностранных воздушных судов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SOA	Проверка организации контроля за обеспечением безопасности полетов
SRM	Руководство по ремонту конструкции
URL	Унифицированный указатель информационного ресурса
БСПС	Бортовая система предупреждения столкновений
ВАДГ	Вопросник об авиационной деятельности государства
ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВСП	Всеобъемлющий системный подход
ГДГА	Генеральный директор гражданской авиации
ЕС	Европейский союз
ИАСА	Программа "Оценка уровня безопасности полетов международной гражданской авиации"
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ПВП	Правила визуального полета
ППП	Правила полета по приборам
СУБП	Система(ы) управления безопасностью полетов
СЭ	Сертификат эксплуатанта

(xx)

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 Основопологающим элементом безопасности полетов эксплуатанта коммерческого воздушного транспорта является надзор за деятельностью эксплуатанта со стороны государства, цель которого заключается в обеспечении соблюдения национальной авиационной отрасли требований, равных или более жестких, чем установленные Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО, для достижения приемлемого уровня безопасности полетов.

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 п. 3.5.1 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). Эта программа проверок первоначально определяла уровень соблюдения государствами положений по безопасности полетов, содержащихся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложении 8 "Летная годность воздушных судов". В настоящее время принят всеобъемлющий системный подход (ВСП), предусматривающий обязательные проверки для оценки соблюдения государствами связанных с безопасностью полетов положений всех Приложений ИКАО, кроме Приложения 9 "Упрощение формальностей" и Приложения 17 "Безопасность". Контроль за соблюдением положений Приложения 17 осуществляется в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ). Мероприятия по линии УППКБП и УППАБ в максимально возможной степени координируются.

1.4 Если выводы УППКБП свидетельствуют о том, что государство сталкивается с трудностями при соблюдении SARPS и реализации критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО может оказать помощь в расширении возможностей такого государства по линии Отдела поддержки внедрения и развития (ISD), 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.

1.5 В целях обеспечения необходимого уровня доверия к системе и по итогам дискуссий на Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов было установлено, что в отношении проверок, проводимых на основе ВСП:

- следует продолжать практику открытого обмена информацией о результатах таких проверок между государствами;

- ИКАО следует разработать процесс, предусматривающий обнародование соответствующей информации по итогам проверок для сведения населения;
- государства дали согласие на публикацию соответствующей информации.

1.6 Во исполнение резолюции А35-6 Ассамблеи и последующих решений Совета ИКАО был создан защищенный сайт "Проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов (SOA)" по адресу <http://www.icao-soa.ca/soa/main>, благодаря чему все Договаривающиеся государства получили возможность доступа к критической с точки зрения безопасности полетов информации, собираемой от Договаривающихся государств, которые заполнили вопросник об авиационной деятельности государства (ВАДГ) и контрольные списки соблюдения в ходе подготовки к проверке по линии УППКБП, а также по итогам проверок SOA до настоящего времени. На этом сайте размещаются окончательные отчеты SOA, включая выводы и рекомендации по итогам проверок, планы действий государств и их замечания, комментарии Секции SOA по планам действий государств, а также вся соответствующая информация из базы данных о выводах и различиях по итогам проверок (AFDD). Доступ к защищенному сайту SOA можно также получить через созданный ИКАО веб-сайт "Обмен информацией о безопасности полетов (FSIX)" по адресу <http://www.icao.int/fsix>.

1.7 В отношении предоставления информации населению участники Конференции согласились разрешить обнародование соответствующей информации о проверках SOA для того, чтобы пассажиры могли принимать информированные решения об использовании воздушного транспорта. В этой связи государствам было настоятельно рекомендовано разрешить ИКАО публиковать информацию о проверках SOA, содержащую, как минимум, данные об уровне реализации в государствах восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Некоторые государства уполномочили ИКАО опубликовать краткую справку и таблицу реализации критических элементов, а другие согласились на обнародование полного текста отчета о проверке. Список государств, сообщивших ИКАО о согласии на публикацию информации об итогах проверок, проведенных в период 1999–2004 гг. в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, помещен в разделе "Результаты проверок (1999–2004)" по адресу <http://www.icao.int/fsix/safety.cfm>; доступ к этому списку также имеется через веб-сайт FSIX. В отношении проверок, проводившихся на основе ВСП после 23 марта 2008 года, информация будет основана на уровне реализации восьми критических элементов и представлена в табличном формате, однако государства могут принять решение о публикации полного текста отчета на открытом веб-сайте. В таком случае информация будет размещена в зоне открытого доступа веб-сайта FSIX ИКАО.

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" и часть В "Создание региональной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" (Doc 9734) и в "Руководстве по проведению 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 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300); эти SARPS содержатся в Приложениях к 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 *Конвенции о международной гражданской авиации* 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 помощь, 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 под руководством исполнительного главы, в дальнейшем именуемого 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 *Конвенции о международной гражданской авиации*;
- 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, сводов 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 Конвенции.

3.1.2.2 Эксплуатационные нормы и правила, о которых говорится в п. 3.1.2.1 b), 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 по воздушной навигации должны содержать положения, которые уполномочивают ГДГА:

- a) создавать организацию по инспекции летной работы для оказания помощи в выполнении функций и обязанностей аппарата ГДГА;
- b) по мере возможности разрабатывать, выпускать и пересматривать эксплуатационные нормы и правила, соответствующие нормативным документам по аэронавигации;
- c) определять соответствие предлагаемых коммерческих воздушных перевозок общественным интересам;
- d) определять технические и финансовые возможности будущего эксплуатанта выполнять предлагаемую деятельность при имеющихся средствах наземного обслуживания (например, аэродром, навигационные средства, службы воздушного движения (ОВД)) и технического обслуживания;
- e) выдавать СЭ и связанные с ними эксплуатационные спецификации, необходимые для определения характеристик конкретных сообщений и участвующих в них воздушных судов;
- f) 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 эффективную организацию ВГА и нанять необходимый квалифицированный персонал для выполнения различных функций этого учреждения. Сфера компетенции ГДГА не должна существенно варьироваться в разных государствах, однако структура и размеры ВГА значительно различаются в зависимости от объема, масштабов и сложности деятельности гражданской авиации в государстве.

3.3.2 Принимая решение в отношении возможной 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 потребуются 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 настоящего руководства.

3.4 НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ О СЕРТИФИКАЦИИ 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 наметить рамки позитивного контроля и руководства, предоставляя в то же время эксплуатанту определенную свободу действий в части разработки оперативных инструкций для информирования персонала о деталях 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.

Примечание. Рекомендации в отношении метода "открытого текста" можно получить из различных источников, включая Интернет.

3.4.3 Государственные нормы и правила должны требовать, чтобы эксплуатант представил в ВГА в качестве основы для сертификации его последующей деятельности подробные оперативные инструкции и процедуры, регулирующие выполнение работы. Положения части I и раздела II части III Приложения 6 требуют, чтобы эксплуатант представлял такой материал в форме руководства по производству полетов и 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 и МСМ эксплуатанта являются наиболее важными документами, на которых основывается решение ВГА в отношении заявления о выдаче СЭ.

3.5 КРИТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.5.1 В результате анализа процесса, описываемого в пп. 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 гражданской авиации с функциями контроля за обеспечением безопасности полетов;
- квалификация и подготовка технического персонала;
- 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;
- разрешение проблем безопасности полетов.

3.5.2 Указанные элементы подробно описаны в добавлении 5 к части I Приложения 6, а также в части А "Создание государственной системы за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" документа "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов" (Дос 9734). Эти элементы также рассматриваются в качестве отдельных пунктов при проведении проверок на основе ВКП в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

3.6 УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

3.6.1 От государств требуется создание программы обеспечения безопасности полетов для достижения приемлемого уровня безопасности полетов, который устанавливается самими государствами. Государственная программа обеспечения безопасности полетов представляет собой комплекс нормативных документов и мероприятий по повышению уровня безопасности полетов. Эта программа рассматривает вопросы безопасной эксплуатации с точки зрения не только эксплуатантов воздушных судов, но и поставщиков авиационного обслуживания, например поставщиков ОВД, аэродромов и вертодромов, а также организаций по техническому обслуживанию воздушных судов.

3.6.2 Государственная программа по безопасности полетов охватывает самые разнообразные аспекты: нормативные документы по безопасности полетов, контроль за обеспечением безопасности полетов, система обязательной и добровольной отчетности, расследование авиационных происшествий и инцидентов, анализ и обмен данными по безопасности полетов, гарантии безопасности полетов и популяризация вопросов безопасности полетов.

3.6.3 В рамках государственной программы по безопасности полетов необходимо требовать от эксплуатантов создания приемлемой для государства системы управления безопасностью полетов (СУБП). Требование о наличии СУБП распространяется также на поставщиков ОВД, сертифицированных эксплуатантов аэродромов и вертодромов и утвержденные организации по техническому обслуживанию (АМО).

3.6.4 Подробное изложение требований о государственной программе по безопасности полетов и СУБП эксплуатанта содержится в "Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)" (Дос 9859).

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 F к части I Приложения 6, а также в главе 2, добавлении 3 и дополнении F 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 (иностраных эксплуатантов) более подробно рассматриваются в части VI настоящего руководства.

4.2 СЭ

4.2.1 Приложение 6 требует, чтобы на борту воздушных судов, выполняющих коммерческие полеты, находились заверенная точная копия СЭ (см. ниже п. 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 cabinного экипажа, 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. 7.3.1 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, дата выдачи и подпись должностного лица ВГА, ответственного за его выдачу, а также тип, модель и серия 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 с 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. Ниже следующие 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.

Примечание. Инструктивный материал по инспекционной организации по летной годности содержится в "Руководстве по летной годности" (том I "Организация и процедуры") (Дос 9760).

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 квалифицированными и должным образом подготовленным персоналом и чтобы в соответствующих инструкциях были определены те виды влияния, которое инспекция ВГА может оказывать.

5.3 ПЕРСОНАЛ

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 соответствовал характеру инспектируемой деятельности и был 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 Обычной практикой является делегирование ГДГА ответственности за некоторые виды деятельности назначенному персоналу эксплуатанта. В эксплуатационной сфере это относится к квалификационным отметкам о типе, квалификационным отметкам о праве на полеты по приборам и аттестации пилотов. Кандидатов для назначения проверяющими предлагает эксплуатант. Проверка компетентности и утверждение такого назначенного персонала, в том числе, при необходимости, в ходе полета и на тренажерных устройствах, должна проводиться ВГА. Как правило, условием для такого утверждения является постоянная работа у одного и того же эксплуатанта. ВГА отвечает за постоянный надзор за последующей деятельностью таких назначенных проверяющих. Необходимо установить требование о минимальном количестве проверок, которые должен провести за год каждый назначенный проверяющий. Следует также ввести требование о периодическом наблюдении за проводимыми назначенным персоналом проверками квалификационных свидетельств и аттестации, с тем чтобы ВГА мог контролировать их работу и при необходимости продлить срок действия утверждения назначенного проверяющего. ВГА может согласиться с назначением членов летного экипажа эксплуатанта в качестве инспектирующих пилотов или бортинженеров авиакомпании. Такой персонал не относится к категории назначенных проверяющих, однако ВГА необходимо должным образом контролировать его подготовку и деятельность.

5.3.3 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 ВГА. В этом случае необходимо определить и документально оформить стратегию предотвращения возможного конфликта интересов. Тем не менее, в таких ситуациях вряд ли можно гарантировать, что инспектор не будет участвовать в проверках деятельности откомандированного его эксплуатанта. В любом случае, ГДГА должен следить за тем, что персонал эксплуатанта, прикомандированный к ВГА в качестве инспектора, обладал необходимой квалификацией, подготовкой и постоянно контролировался при выполнении работы.

5.3.4 Государство, которое не в состоянии должным образом укомплектовать свою эксплуатационную инспекцию, может также договориться об использовании на временной основе опытных инспекторов из другого государственного полномочного органа. Условия таких договоренностей, включая процедуры запроса инспекторов 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 ВГА

5.4.1 ГДГА должен назначить для каждого эксплуатанта инспектора ВГА, 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 инспектора, если численный состав инспекции ВГА позволяет сделать это. Другие инспекторы ВГА могут оказывать помощь инспектору, 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 инспектора ВГА 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 инспекторами ВГА недостатки необходимо немедленно обращать внимание соответствующего персонала. Если в течение разумного периода времени, установленного инспектором, 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 Инспекторы ВГА должны часто вступать в контакты с эксплуатантами, к которым они назначены, для проведения оценки работы организации и их персонала при выполнении полетов, техническом обслуживании и обучении. В ходе таких контактов с руководством, эксплуатационным и техническим персоналом эксплуатанта инспектор ВГА должен постоянно указывать на необходимость соблюдения норм безопасности полетов, стремиться к установлению и поддержанию нормальных рабочих отношений. Трудно переоценить важность таких качеств инспектора ВГА, 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 на все ситуации и в отношении всех проблем, с которыми может столкнуться персонал инспекции. Кроме того, обязанности и ответственность отдельных инспекторов ВГА могут варьироваться в зависимости от их технической специализации и поставленных конкретных задач. Тем не менее, ожидается, что инспекторы ВГА 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 и уровня выделяемых для этой цели ресурсов;
- 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, заполнение, 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 соответствующего персонала инспекции ВГА 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.

5.4.5 Все мероприятия инспектора ВГА 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, с тем чтобы чаще проверялись те аспекты работы, которые связаны с наибольшим риском. При планировании работы инспектора ВГА необходимо учитывать результаты определения опасностей и оценки факторов риска, проводимых и обновляемых эксплуатантом в рамках функционирования СУБП эксплуатанта.

Глава 6

КВАЛИФИКАЦИЯ И ПОДГОТОВКА ИНСПЕКТОРА

6.1 ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПРИГОДНОСТЬ ИНСПЕКТОРА

ВГА должно устанавливать и контролировать уровень профессиональной пригодности своих инспекторов по безопасности полетов. С этой целью необходимо проводить подготовку или принимать другие меры для достижения установленного уровня профессиональной пригодности и оценивать эффективность этой работы. ВГА должно следить за тем, чтобы инспекторы по безопасности полетов обладали компетентностью для выполнения порученных им задач и сознавали важность их работы для безопасности полетов авиации.

6.2 КВАЛИФИКАЦИЯ ИНСПЕКТОРА

6.2.1 В идеальном варианте инспектор ВГА должен обладать по крайней мере такой же квалификацией, что и персонал, работу которого он инспектирует или контролирует. Для проведения инспекции в полете инспектор ВГА должен иметь квалификационные отметки по типу соответствующего воздушного судна или воздушного судна с аналогичными эксплуатационными характеристиками, а также достаточный опыт работы на соответствующих маршрутах. Вместе с тем следует признать, что, хотя инспектор ВГА должен обладать квалификацией применительно к типу используемого воздушного судна или аналогичному типу воздушного судна, вряд ли можно ожидать, что во всех случаях инспектор ВГА будет обладать тем же опытом полетов на данном типе воздушного судна, что и персонал, работу которого он проверяет, или – применительно к эксплуатантам, парк которых состоит из воздушных судов нескольких типов, – что инспектор будет обладать квалификацией для всех типов. Кроме того, в отношении проверок на маршруте нельзя ожидать, что инспектор будет располагать фактическим опытом выполнения полетов по всем маршрутам, на которых проводятся инспекции. Тем не менее, инспектор ВГА должен по крайней мере иметь опыт работы на сравнимых маршрутах и получить соответствующий инструктаж в отношении инспектируемых маршрутов.

6.2.2 Инспекторы ВГА могут получить квалификационные отметки по типу воздушных судов на курсах, проводимых изготовителями воздушных судов, в официально утвержденных летных школах или на курсах подготовки персонала авиакомпании. Как правило, нежелательно, чтобы инспектор ВГА проходил подготовку на базе эксплуатанта, работу которого инспектирует ВГА. При необходимости повышение летной квалификации инспектора может проводиться с использованием утвержденных пилотажных тренажеров, если такая процедура утверждена ГДГА.

6.2.3 Ниже перечислены общие, хотя и не исчерпывающие, требования к квалификации и опыту, которыми можно руководствоваться при первоначальном найме технического персонала инспекции ВГА:

- a) глубокие знания в области воздушного транспорта со стажем работы не менее 5 лет;
- b) опыт решения проблем эксплуатации или технического обслуживания транспортных воздушных судов;
- c) знания и опыт в области метеорологии и климатологии;

- d) опыт в области технического обучения, включая использование визуальных средств, обучающих устройств и пилотажных тренажеров воздушных судов;
- e) наличие таких качеств, как инициативность, тактичность, выдержка и терпение;
- f) опыт применения методов контрольно-ревизионной работы.

Примечание. Опыт применения методов контрольно-ревизионной работы, если он требуется, можно получить на базе ВГА с помощью соответствующих учебных курсов и последующего проведения практических контрольно-ревизионных мероприятий под наблюдением.

6.2.4 Например, инспектор по летной эксплуатации должен иметь большой эксплуатационный опыт – как правило, не менее 5000 часов в качестве командира гражданского или военного транспортного воздушного судна. Необходимо, чтобы инспектор ВГА по проверке свидетельств линейного или летного персонала имел действующее свидетельство линейного пилота (ATPL). Кандидаты на должность инспектора по летной эксплуатации должны иметь предшествующий опыт работы либо в органах эксплуатационного управления в качестве линейного пилота авиакомпании и назначенного проверяющего, либо в качестве пилота-инструктора, либо в качестве военного пилота, получившего эквивалентный опыт в области осуществления авиатранспортных перевозок.

6.2.5 Репрезентативные квалификационные требования к инспектору по летной годности.

6.2.5.1 Инспектор по летной годности должен обладать соответствующими знаниями, подготовкой и необходимым опытом в области управления сохранением летной годности воздушных судов, указанными в п. 6.2.5.2, а также опытом фактической работы по техническому обслуживанию и ремонту планера, силовой установки и систем или агрегатов воздушных судов. Инспектор должен, если это допускается, иметь техническое свидетельство с соответствующими квалификационными отметками для планера и/или силовой установки ВС.

6.2.5.2 Знания, подготовка и опыт в области управления сохранением летной годности должны охватывать следующие элементы:

- a) подготовка, утверждение и контроль программы технического обслуживания воздушного судна, включая применимые программы надежности;
- b) утверждение модификации и ремонтов;
- c) выдача свидетельств о техническом обслуживании;
- d) применение директив о летной годности и эксплуатационных директив, оказывающих влияние на сохранение летной годности;
- e) устранение или отсрочка устранения дефектов;
- f) координация проведения регламентных работ, выполнения директив по летной годности, замены частей с ограниченным сроком эксплуатации и инспекции агрегатов;
- g) ведение формуляров по сохранению летной годности;
- h) ведение сводно-загрузочной ведомости;

- i) требования по летной годности в соответствующих разделах эксплуатационных спецификаций;
- j) знакомство с системами контроля качества.

6.2.6 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 инспекторы 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 инспектор 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 инспекторы, 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 инспектора ВГА, чрезвычайно важно, чтобы до отбора и назначения кандидатов тщательно анализировались квалификация, предшествующий опыт и личные качества каждого лица, которое будет участвовать в выполнении функций инспекции и надзора.

6.3 ПОДГОТОВКА ИНСПЕКТОРОВ И ПОДДЕРЖАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КВАЛИФИКАЦИИ

6.3.1 Первоначальная подготовка

6.3.1.1 Первоначальная подготовка сотрудников инспекции ВГА должна включать основанное на профессиональных требованиях обучение в области правил и процедур ВГА. Недавно назначенные инспекторы должны сопровождать опытных сотрудников при проведении инспекций для практического ознакомления с выполняемыми задачами.

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

- a) методы контрольно-ревизионной работы и процедуры проверок ВГА;
- b) СУБП и системы контроля качества;
- c) аспекты человеческого фактора;
- d) подготовка по конкретным функциям и задачам инспектора с акцентом на те области, которые требуют утверждения ВГА.

6.3.1.3 Существуют специальные курсовые материалы для обучения государственных инспекторов по техническим аспектам сертификации эксплуатантов. Примеры таких курсовых материалов: курс 18700 Федерального авиационного управления (ФАУ) "Государственный инспектор по безопасности полетов (производство полетов), сертификация эксплуатантов" и курс ФАУ 18701 "Государственный инспектор по безопасности полетов (летная годность), сертификация эксплуатантов воздушного транспорта и утвержденных организаций по техническому обслуживанию".

6.3.1.4 Имеются также курсовые материалы для подготовки инспекторов, которые будут заниматься инспекцией иностранных эксплуатантов. Примером такого материала является инструктивный материал Европейского агентства по безопасности полетов "Квалификация инспекторов SAFA". Курсовой материал также размещен на веб-сайте ICAO FSIX по адресу: www.icao.int/fsix/FAO_regs.cfm.

6.3.2 Повышение квалификации

6.3.2.1 Сотрудники инспекции ВГА являются представителями полномочного органа и поэтому должны постоянно работать над повышением уровня своей квалификации в соответствующей сфере компетенции. Это следует делать в рамках периодической летной и наземной подготовки, в частности на курсах по расследованию авиационных происшествий, курсах по составлению технических отчетов и в ходе подготовки с инспектором.

6.3.2.2 Для того, чтобы сотрудники инспекции ВГА поддерживали уровень своей квалификации и были в курсе последних новинок в области авиационной техники и оборудования, методов и процедур в соответствующих областях специализации, им следует периодически проходить техническую подготовку. В некоторых государствах такая подготовка может предоставляться на базе авиационных учебных центров в системе ВГА. Однако чаще такое обучение будет проводиться на курсах, предлагаемых изготовителями, частными учебными заведениями, другими государствами или под эгидой ИКАО. Следует вновь подчеркнуть, что для поддержания нормальных рабочих отношений и во избежание возможных конфликтов или противоречий нежелательно, чтобы сотрудники инспекции ВГА проходили обучение на базе эксплуатанта или организации, которые относятся к их сфере компетенции.

6.3.2.3 Поддержание действительности квалификационных свидетельств и приемлемого уровня компетентности и знания характеристик, ограничений, оборудования, систем, операций воздушных судов и т. д. позволит инспекторам ВГА более точно оценивать знания, методы работы и общую компетентность персонала эксплуатанта. Например, инспекторы по производству полетов должны проходить летную переподготовку, дополняемую на периодической основе тренажерной подготовкой. Тем не менее, если обстоятельства требуют от инспектора ВГА контролировать работу нескольких эксплуатантов или если эксплуатант использует воздушные суда нескольких типов, поддержание летных навыков и знаний инспектора в отношении бортовых и наземных систем для всех используемых типов воздушных судов становится чрезвычайно трудным и дорогостоящим занятием. В таких случаях приходится согласиться с тем, что инспекторы ВГА не обладают полной квалификацией в отношении всех типов воздушных судов, отнесенных к их компетенции.

6.3.2.4 Эффективное использование людских ресурсов инспекцией ВГА и поддержание высокого уровня квалификации персонала ВГА 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"* государство эксплуатанта требует, чтобы эксплуатант создал СУБП. Такая система должна, как минимум:

- a) определять риски для безопасности полетов;
- b) обеспечивать предпринятие корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;
- c) обеспечивать проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки достигнутых показателей безопасности полетов;
- d) предусматривать постоянное улучшение общих показателей безопасности полетов.

1.3 В рамках СУБП должна быть также четко определена иерархия ответственности в вопросах безопасности полетов по всей организации эксплуатанта, в том числе прямая ответственность старшего руководства за безопасность полетов.

Примечание. Инструктивный материал по СУБП содержится в "Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУПП)" (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 УПРАВЛЕНИЕ

2.2.1 Необходимо иметь рациональную и эффективную структуру управления. Важно, чтобы лица, осуществляющие руководство эксплуатационной деятельностью, имели должный статус в организационной структуре, обладали необходимым опытом и квалификацией. Необходимо определить четкую иерархию ответственности и конкретные функции и обязанности подчиненных звеньев 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:

- руководитель полетов;
- шеф-пилот;
- сотрудник(и) по планированию использования самолетного парка;
- руководитель кабинного экипажа;
- руководитель службы безопасности полетов;
- руководитель службы подготовки;
- руководитель базы технического обслуживания;
- 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 может 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) фамилии руководителей, отвечающих за производство полетов, летную годность 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) система принятия новых эксплуатационных инструкций и информации, дополняющих материал руководства по производству полетов, включая применимость такой информации и ответственность за ее принятие.

2.4 МСМ

2.4.1 МСМ должно содержать описание процедур эксплуатанта, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушных судов эксплуатанта.

2.4.2 МСМ содержит следующую информацию:

- a) процедуры, позволяющие удостовериться в том, что регламент организации по техническому обслуживанию включает виды работ, требуемые для воздушных судов эксплуатантов;
- b) должность(и) и фамилия(и) лиц, которые контролируют соответствие всех выполняемых работ по техническому обслуживанию требованиям МСМ, и организационная схема с указанием соответствующей иерархии ответственности;
- c) общее описание и расположение объектов;
- d) программа технического обслуживания эксплуатанта;

- e) процедуры, устанавливающие, каким образом руководство может удостовериться в том, что все регламентные и внеплановые работы по техническому обслуживанию на воздушном судне эксплуатанта выполнены своевременно, под контролем и удовлетворительным образом;
 - f) методы, используемые для заполнения и хранения формуляров технического обслуживания;
 - g) управление процессом утверждения модификаций и ремонтов;
 - h) координация регламентного технического обслуживания, применение обязательной информации о сохранении летной годности и оценка другой информации о сохранении летной годности для обеспечения надлежащего выполнения работы;
 - i) процедуры обеспечения регистрации и устранения всех неисправностей, влияющих на летную годность;
 - j) процедуры информирования государства регистрации о существенных событиях в процессе эксплуатации и соблюдения требований Приложения 8 о представлении информации об обслуживании;
 - k) процедуры определения соответствия сведений о массе и центровке фактическому статусу воздушного судна;
 - l) система анализа и постоянного контроля за выполнением и эффективностью программы технического обслуживания.
-

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 "Руководстве по летной годности" (Дос 9760) (том I "Организация и процедуры", глава б).

Примечание 2. Процедуры, изложенные в главе 1 и более подробно рассматриваемые в последующих главах, основаны на положениях учебного курса 18700 ФАУ "Государственный инспектор по безопасности полетов (производство полетов), сертификация эксплуатантов", подготовленного 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 из инспекторов ВГА руководителем проекта и создать группу по сертификации, включив в нее квалифицированных и опытных инспекторов с необходимой специализацией – например, по производству полетов, техническому обслуживанию и бортовому оборудованию. 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 F к части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* и дополнении F к части III *"Международные полеты. Вертолеты"* Приложения 6.

1.1.7 Описываемый здесь процесс предназначен для сертификации авиаэксплуатанта, однако аналогичный процесс может использоваться при сертификации утвержденной учебной организации или АМО.

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.

1.3 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, который 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 рассказывается в главе 2, 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 устранены.

1.3.5 Если заявление будет признано приемлемым для ГДГА 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 и 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 анализа финансовых, экономических и правовых аспектов заявления и после устранения 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.

1.4.3 Подача официального заявления рассматривается ВГА как означающая, 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 систему функционирования административного и эксплуатационного звеньев организации.

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.

1.5.2 Для упрощения работы на этом процесса сертификации заявителю следует координировать все аспекты подготовки требуемых документов с группой ВГА по сертификации до подачи официального заявления.

1.6 ЭТАП ДЕМОНСТРАЦИИ И ИНСПЕКЦИИ

1.6.1 На этом этапе проводится инспекция объектов базы и представительств, системы руководства полетами и средств контроля, а также инспекция программ подготовки и учебных средств.

1.6.2 Демонстрации будут подлежать система руководства полетами, средства аварийной эвакуации и вынужденной посадки на воду; могут также предусматриваться демонстрационные полеты.

Примечание. При демонстрации аварийной эвакуации или возможности вынужденной посадки на воду, описанной соответственно в пп. 5.3.11.2 и 5.3.12.1 настоящей части, могут использоваться данные, полученные при применении достоверных методов анализа или в ходе демонстрации другими эксплуатантами.

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

1.7.3 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 предварительным запросом заявителя письмом, по телефону или в ходе личного посещения ВГА.

2.1.2 Сотрудникам ВГА следует рекомендовать заявителю внимательно ознакомиться с правилами, директивами и консультативными материалами ВГА и вручить стандартную информационную брошюру для кандидатов на получение СЭ, содержащий указания относительно требований к персоналу, средствам, оборудованию и техническим данным, а также разъяснения процесса сертификации.

2.1.3 Стандартная информационная брошюра должна содержать образец формы предоценочного заявления будущего эксплуатанта, которую должен заполнить заявитель (см. дополнение А к настоящей части), и следующую справочную информацию: описание процесса подачи заявления на получение СЭ, обзор конкретных правил ВГА, рекомендации по оценке заявителя на получение сертификата, рекомендации по выдаче СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций и инструкции по заполнению формы предоценочного заявления (см. дополнение В к настоящей части). Следует также включить любые другие директивные или консультативные материалы ВГА, требуемые 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 предоценочного заявления будущего эксплуатанта ВГА назначает руководителя проекта и группу по сертификации из числа обладающих надлежащей квалификацией инспекторов по производству полетов и летной годности.

2.2.2 Группа ВГА по сертификации проведет рассмотрение предоценочного заявления кандидата и, если представленная информация будет сочтена приемлемой, руководитель проекта планирует 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, представленную в предоценочном 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 Заявителю следует предоставить общий обзор процесса сертификации и информацию о правительственном 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.

2.3.4 Руководитель проекта и члены группы ВГА по сертификации должны подготовить информационный проспект о подаче заявления для вручения на встрече, предшествующей подаче заявления. Это проспект должен быть более подробным, чем стандартная информационная брошюра, о которой говорится выше в п. 2.1.3, и 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.

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

2.3.6 Если группа по сертификации установит, что информация в преоценочном 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 (фамилия) и адрес заявителя;
- c) местонахождение и адрес основного места деятельности заявителя и основной эксплуатационной базы;
- d) описание организации работы и корпоративной структуры заявителя, названия и адреса организаций, а также фамилии и адреса отдельных лиц, имеющих основную финансовую заинтересованность;
- e) фамилия и адрес юридического представителя заявителя;
- f) информация об основных руководителях, например: исполнительный глава – руководитель службы эксплуатации, шеф-пилот, руководитель службы планирования использования самолетного парка, руководитель службы бортпроводников, руководитель службы безопасности полетов, руководитель службы подготовки персонала, руководитель базы технического обслуживания, руководитель по наземному обслуживанию, руководитель службы авиационной безопасности и руководитель службы контроля качества;
- g) характер предлагаемых полетов – пассажирские/грузовые/почтовые, дневные или ночные, по правилам визуальных полетов (ПВП) или правилам полетов по приборам (ППП), планируется ли перевозка опасных грузов;
- h) желаемая дата начала перевозок.

3.1.3 К официальному заявлению должны прилагаться следующие дополнения:

- a) информация о запрашиваемых эксплуатационных спецификациях и о том, как будут выполняться соответствующие условия, о чем говорится ниже в п. 3.2.1;

- b) график мероприятий в процессе сертификации с указанием соответствующих событий и сроков;
- c) первоначальное заявление о соблюдении или подробное описание того, как заявитель намеревается продемонстрировать соблюдение каждого положения аэронавигационных норм;
- d) структура управления и ключевые сотрудники, включая должности, фамилии, образование, квалификацию и опыт работы по выполнению нормативных требований;
- e) информация о СУБП;
- f) список планируемых пунктов назначения и запасных аэродромов для регулярных перевозок, районов полетов для нерегулярных перевозок и эксплуатационных баз, по применимости, для планируемых полетов;
- g) список воздушных судов, которые будут эксплуатироваться;
- h) закупочные или арендные документы, контракты или письма о намерении;
- i) организация подготовки и аттестации экипажа и наземного персонала, а также требуемые и имеющиеся средства и оборудование;
- j) руководство по производству полетов;
- k) МСМ;
- l) информация об используемых методах руководства полетами и надзора;
- m) статус оценки финансовых, экономических и правовых аспектов соответствующим департаментом правительства.

Более подробно некоторые из этих дополнений описаны в п. 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 предоценочной 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:

- a) даты начала подготовки членов экипажа и персонала технического обслуживания;
- b) срок готовности объектов технического обслуживания для инспекции;

- c) срок готовности каждого из требуемых руководств для оценки;
- d) срок готовности воздушных судов для инспекции;
- e) срок готовности объектов аэровокзала для инспекции;
- f) возможность и планируемые даты проведения демонстрации аварийной эвакуации, вынужденной посадки на воду и демонстрационных полетов;
- g) даты 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. При демонстрации аварийной эвакуации или возможности вынужденной посадки на воду, описанной соответственно в пп. 5.3.11.2 и 5.3.12.1 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 все 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 должности: исполнительный глава или генеральный директор, руководитель службы эксплуатации, шеф-пилот, руководитель(и) службы планирования использования самолетного парка, руководитель службы бортпроводников, руководитель службы безопасности полетов, руководитель службы подготовки персонала, руководитель базы технического обслуживания, 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 *СУБП.* Информация о СУБП в организации заявителя, в том числе о политике в области безопасности полетов, организации контроля за обеспечением безопасности полетов, оценках безопасности полетов, отчетности о событиях, идентификации рисков, оценке рисков и управлении рисками, расследовании и анализе событий, мониторинге, популяризации безопасности полетов и гарантиях безопасности полетов.

Примечание. Инструктивный материал о СУБП содержится в "Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)" (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 ниже 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, метеорологическим пунктам, средствам связи, объектам 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 структуры и содержания руководства по производству полетов рассматриваются в добавлении 5 к части I и дополнении H к части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6.

3.2.11 *МСМ.* МСМ должно содержать административные договоренности между заявителем и АМО и определять процедуры использования, функции и обязанности эксплуатационного персонала и персонала технического обслуживания, инструкции и информацию, которые позволяют персоналу технического обслуживания и эксплуатационному персоналу выполнять свои обязанности при соблюдении высокого уровня безопасности полетов.

3.2.12 *Программа технического обслуживания.* В программе технического обслуживания, включающей регламент работ по техническому обслуживанию, подробно излагаются требования к техническому обслуживанию для отдельных воздушных судов.

3.2.13 *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.

3.2.14 *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 ПАКЕТА ДОКУМЕНТОВ ОФИЦИАЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ

3.3.1 Группа ВГА по сертификации проведет предварительное рассмотрение пакета документов официального заявления, чтобы убедиться в том, что все требуемые дополнения представлены, что в этих дополнениях содержится требуемая информация и что качество документов отвечает установленным требованиям.

3.3.2 Вместе с тем, в ходе предварительного рассмотрения руководства по производству полетов и МСМ, а также других связанных с безопасностью полетов руководств заявителя необходимо также ознакомиться с процедурами их распространения, изменения и использования. Насколько просто пересматривать такие руководства? Позволяет ли система персоналу определить пересмотренный статус руководства? Указана ли дата последнего пересмотра на каждой странице? Содержит ли руководство ссылки на соответствующие нормативные документы ВГА?

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

- управление и надзор за производством полетов;
- управление безопасностью полетов;
- политика и процедуры, регламентирующие летную эксплуатацию и запас топлива;
- минимальные абсолютные высоты полета;
- эксплуатационные минимумы аэродрома или вертодрома;
- правила ограничения полетного времени и служебного полетного времени и предоставление адекватного периода отдыха для членов летного и кабинного экипажа, дополняемые при необходимости положениями об управлении риском утомляемости;
- характеристики воздушного судна;
- справочник маршрутов;
- процедуры поиска и спасания;
- инструкции по перевозке опасных грузов и действиям в аварийной ситуации в случае инцидента с опасными грузами;
- навигационные инструкции;
- инструкции по ведению связи;
- программы начальной подготовки и переподготовки;
- 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 эксплуатанта и государства регистрации воздушного судна.

3.3.5 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, устранить 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 пакета документов официального заявления руководителем проекта ВГА 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 ВГА должен передать заявителю письмо с подтверждением получения и принятия официального заявления.

Глава 4

ЭТАП ОЦЕНКИ ДОКУМЕНТОВ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 После принятия официального заявления группа ВГА по сертификации приступает к тщательной оценке всех документов и руководств, которые по существующим правилам должны быть представлены в ВГА. ВГА следует стремиться провести такую оценку в соответствии с графиком событий, 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 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:

- проект эксплуатационных спецификаций;
- заявление о соблюдении;
- анкетные данные руководителей с указанием квалификации и опыта работы в авиации;
- руководства по летной эксплуатации воздушных судов;
- руководство по производству полетов (отдельные руководства и материалы, перечисленные ниже, являются составной частью руководства по производству полетов):
 - руководство по производству полетов воздушных судов;
 - перечень минимального оборудования (MEL);
 - перечень отклонений от конфигурации (CDL);
 - руководство по летно-техническим характеристикам воздушных судов;
 - руководство по регулированию массы и центровке;
 - руководство по загрузке и обслуживанию воздушного судна или руководство по наземному обслуживанию;
 - руководства по обучению для членов летного экипажа, кабинного экипажа, эксплуатационного персонала и наземного персонала;
 - справочник маршрутов;
 - руководство по опасным грузам;

- карточки с информацией для пассажиров;
- контрольный перечень процедуры обыска воздушного судна;
- процедуры руководства полетами, обеспечения полетов, сопровождения полетов и т. д.;
- руководство по СУБП, включая описание системы документации по безопасности полетов;
- руководство по программе обеспечения авиационной безопасности;
- МСМ;
- программа технического обслуживания, включая регламент профилактических работ;
- руководство по обучению для персонала технического обслуживания;
- план демонстрации аварийной эвакуации;
- план демонстрации вынужденной посадки на воду;
- план демонстрационных полетов.

Примечание 1. При демонстрации аварийной эвакуации или возможности вынужденной посадки на воду, описанной соответственно в пп. 5.3.11.2 и 5.3.12.1 настоящей части, могут использоваться данные, полученные при применении недостоверных методов анализа или в ходе демонстрации другими эксплуатантами.

Примечание 2. Инструктивный материал относительно системы документации по безопасности полетов, которая должна быть создана, содержится в дополнении Н к части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" и дополнении G к части III "Международные полеты. Вертолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов".

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 будет уточнен 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, призванное 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. 5.4 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.* Следует представить руководства по летной эксплуатации для отдельных воздушных судов, которые 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 такую информацию, какая требуется Приложением 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 4 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 Требование 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 к части I и дополнении N к части III Приложения 6. Инструктивный материал по разработке руководства по производству полетов содержится в документе "Подготовка руководства по производству полетов" (Doc 9376).

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. Дополнение F к части I и части III Приложения 6 содержит инструктивный материал относительно утверждения и принятия.

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 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 инспектор ВГА 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. 4.3.5.6.1–4.3.5.6.14.

4.3.5.6.1 *Руководство по СУБП.* В руководстве по СУБП должны быть документально отражены все аспекты СУБП, включая: заявление о политике и целях в области безопасности полетов, в которых четко зафиксированы иерархия ответственности в области безопасности полетов и система планирования ответных действий в чрезвычайной ситуации; управление факторами риска в области безопасности полетов, включая процессы идентификации опасности и процессы оценки и смягчения рисков; гарантии безопасности полетов, включая контроль состояния безопасности полетов с функцией расследования; и информирование о безопасности полетов и обучение.

4.3.5.6.2 *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.

4.3.5.6.3 *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 технического обслуживания и сотрудников, отвечающих за руководство полетами. MEL также должен содержать инструкции по его использованию.

Примечание. Дополнение G к части I и дополнение E к части III Приложения 6 содержат инструктивный материал относительно MEL.

4.3.5.6.4 *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.

4.3.5.6.5 *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 и также учитывать определенные факторы, влияющие на характеристики. Например, 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.

4.3.5.6.6 *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, определение массы пассажиров, багажа и груза и использования стандартной массы, а также порядок внесения изменений в последний момент.

4.3.5.6.7 *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.

4.3.5.6.8 *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.

4.3.5.6.9 *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.

4.3.5.6.10 *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.

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

4.3.5.6.12 *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 сокрытого 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.

4.3.5.6.13 *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.

4.3.5.6.14 *Правила, ограничивающие полетное время и служебное полетное время и устанавливающие адекватные периоды отдыха для членов летного и cabinного экипажа.* Эти правила включены в руководство 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 *МСМ.* Это руководство излагает намерения и процедуры 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, включая регламент профилактических работ.* Для каждого воздушного судна должна иметься программа технического обслуживания, утвержденная государством регистрации и учитывающая требования полномочного органа, ответственного за конструкцию типа.

4.3.9 *Планы демонстраций, которые требуют оценки.* В пп. 4.3.9.1–4.3.9.3 рассказывается о планах, которые требуют оценки со стороны ВГА.

4.3.9.1 *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.

4.3.9.2 *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.

4.3.9.3 *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 таких полетов, и если да, об их количестве и типе, будет зависеть от оценки ВГА возможностей созданных заявителем систем эксплуатации и технического обслуживания.

Примечание. При демонстрации аварийной эвакуации или возможности вынужденной посадки на воду, описанной соответственно в пп. 5.3.11.2 и 5.3.12.1 настоящей части, могут использоваться данные, полученные при применении достоверных методов анализа или в ходе демонстрации другими эксплуатантами.

Глава 5

ЭТАП ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕМОНСТРАЦИИ И ИНСПЕКЦИИ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Нормативные документы государства должны требовать, чтобы заявитель продемонстрировал способность соблюдать нормы и практику безопасной эксплуатации, прежде чем приступать к коммерческим полетам. Такая демонстрация включает фактическое осуществление деятельности и/или выполнение полетов под наблюдением инспекторов из группы по сертификации. Проводится также оценка на местах оборудования для технического обслуживания воздушных судов и вспомогательных средств. В ходе таких демонстраций и инспекций ВГА оценивает эффективность политики, методов, процедур и инструкций, которые изложены в руководствах и других документах, подготовленных заявителем. На этом этапе особое внимание следует уделить эффективности эксплуатанта в управленческой сфере. Недостатки необходимо доводить до сведения заявителя для предприятия корректирующих действий до того, как можно будет выдать СЭ.

5.1.2 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 и эксплуатационных возможностей выполнения 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 инспектора ВГА, 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. 5.3.11.2 и 5.3.12.1.

5.1.3 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.

5.1.4 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. Дополнительные рекомендации по проведению инспекции приводятся в главе 5 части I.

5.1.5 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 согласоваться государством эксплуатанта с другими заинтересованными государствами.

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 надлежащей управленческой 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 и 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 будет варьироваться в зависимости от масштабов и сложности организации. Методом выборочного опроса группа 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 ИНСПЕКЦИЯ НАЗЕМНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.3.1 Общие положения

5.3.1.1 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.

5.3.1.2 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 части III.

5.3.2 Стационарные сооружения

5.3.2.1 *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 аэронавигационной информации государства, схем или диаграмм, а также документов, описывающих такие средства и организацию наземного обслуживания, или ознакомлением с существующими аналогичными объектами других эксплуатантов.

5.3.2.2 *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 инспектор ВГА 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.

5.3.2.3 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, с установленными эксплуатационными минимумами и надлежащими процедурами.

5.3.2.4 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) визуальные и невидимые средства захода 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 обращения с горюче-смазочными материалами;
- 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 государств относительно определения эксплуатационных минимумов аэродрома содержатся в "Руководстве по всепогодным полетам" (Doc 9365).

5.3.2.5 При проведении аэродромной инспекции инспектору ВГА 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.

5.3.3 Подвижное оборудование

5.3.3.1 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 установки, 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.

5.3.3.2 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).

5.3.4 Орган по руководству полетами

5.3.4.1 *Общие положения.* В ходе оценки общей эффективности работы органа по руководству 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 диспетчер 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 "Подготовка руководства по производству полетов" (Doc 9376). 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.

5.3.4.2 *Дополнительные соображения.* В дополнение к факторам, перечисленным в п. 5.3.4.1, при оценке требуемого уровня поддержки следует также анализировать такие элементы, как тип перевозок, их географические масштабы и объемы. Приводимые ниже рекомендации призваны оказать помощь инспектору ВГА в определении адекватности системы руководства полетами:

а) *Укомплектование кадрами.* Инспектору ВГА 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.

б) *Средства связи.* Инспектору ВГА 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) уведомления пилотам (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 по руководству 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 выполнением полетов;
 - 9) надлежащее внимание уделяется своевременному получению сообщений как на борту воздушного судна, так и в центре по руководству полетами и на маршрутных станциях;
 - 10) средства, используемые для передачи метеоинформации на борт воздушных судов и станциям на маршруте, являются адекватными.
- с) *Метеорологическое обеспечение.* Инспектору ВГА 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 по руководству 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.* Инспектору ВГА 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, являются адекватными и отвечают требованиям нормативных документов государства.
- e) *Рабочие планы полета и планы полета ОВД.* Инспектору ВГА 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.

5.3.5 Квалификация, свидетельства и подготовка летных экипажей

Инспектору ВГА 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.

5.3.6 Квалификация и подготовка членов кабинного экипажа

Инспектору ВГА 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.

5.3.7 Программы подготовки

5.3.7.1 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 эффективности его работы.

5.3.7.2 При оценке программы подготовки заявителя необходимо учитывать следующие факторы:

- a) полнота 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" (Дос 9625) (том I "Самолеты" и том II "Вертолеты", третье издание (в процессе подготовки));

- 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) квалификация инструкторов, пилотов-инспекторов и руководителей подготовки заявителя;
- e) квалификация 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) квалификация преподавательского состава и экзаменаторов в учебных организациях, которым заявитель намерен передать подготовку своих сотрудников на контрактной основе.

5.3.7.3 При оценке объема, качества и эффективности программы подготовки инспектору ВГА 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.

5.3.7.4 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 имитации нештатных или аварийных ситуаций.

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

5.3.7.5 Как правило, инспектору ВГА 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 отвечают установленным требованиям, их следует возратить заявителю с подробным разъяснением недостатков и требуемых мер по устранению. После того, как все требования к программе подготовки будут полностью удовлетворены, заявителя следует официально информировать о том, что программа подготовки утверждена. При этом заявитель должен понимать, что любые последующие изменения программы подготовки должны утверждаться ВГА.

5.3.8 Ведение документации

5.3.8.1 *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 экипажа, а для членов летного экипажа – полетного времени;
 - 5) рабочих планов полета;
 - 6) руководства полетами;
 - 7) финансовых аспектов.
- 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.

5.3.8.2 *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) имя и фамилия;
- b) выполняемая в настоящее время работа;
- c) свидетельство члена летного экипажа – выдавшее государство и, в соответствующих случаях, придание силы или переход на новый тип, тип свидетельства, номер и квалификационные отметки, включая отметку о праве на полеты по приборам, и удостоверяющая запись о знании языка;
- d) медицинское обследование и дата;
- 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 пп. 3.67, 3.68, 3.69 и добавлении 7 Приложения 9 "Упрощение формальностей".

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

- a) имя и фамилия;
- b) выполняемая в настоящее время работа;
- c) если правила государства требуют наличия свидетельства, номер и срок действия свидетельства.

Примечание. В Приложениях ИКАО нет требования о свидетельстве члена кабинного экипажа;

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

Примечание. Положения об удостоверениях членов экипажа содержатся в пп. 3.67, 3.68, 3.69 и добавлении 7 Приложения 9 "Упрощение формальностей";

- e) начальная подготовка, включая подготовку по опасным грузам, общий курс и отработку действий в аварийной обстановке на борту воздушного судна;

- f) периодическая подготовка, включая подготовку по опасным грузам, аварийным процедурам и процедурам эвакуации для конкретных воздушных судов.

5.3.8.4 *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) имя и фамилия;
- 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).

5.3.8.5 *Документы учета периодов служебного времени, служебного полетного времени, времени отдыха членов летного и кабинного экипажа 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.

5.3.8.6 *Рабочие планы 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 топлива сохраняются.

5.3.8.7 *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.

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

5.3.9 Процедуры расчета топлива

5.3.9.1 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, характеризующихся широким диапазоном потребностей в топливе, включая участки, на которых запас топлива, ограничиваемый 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.

5.3.9.2 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.

5.3.10 Процедуры расчета массы и центровки

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

- a) требованиям 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).

5.3.10.2 Помимо вышеизложенного, еще одним важным элементом является ознакомление с используемым заявителем методом контроля за полной массой воздушного судна. Инспектору ВГА 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.

5.3.11 Демонстрация аварийной эвакуации

5.3.11.1 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 экипажа. 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 секунд или менее максимального числа людей, включая членов экипажа, разрешенного для перевозки каждого типа воздушных судов, используемых в коммерческих авиаперевозках.

5.3.11.2 Если отсутствуют надежные аналитические методы или данные предыдущих демонстраций изготовителем воздушного судна или другими эксплуатантами тех же типов и моделей воздушных судов, позволяющие инспектору ВГА 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.

5.3.11.3 При составлении отчета о проведенной демонстрации инспекторам необходимо 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.

5.3.11.4 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) модификация и замена используемого оборудования;
- d) изменение компоновки пассажирского салона;
- e) сокращение общего числа пассажирских мест.

5.3.12 Демонстрация вынужденной посадки на воду

5.3.12.1 Если отсутствуют надежные аналитические методы или данные предыдущих демонстраций изготовителем воздушного судна или другими эксплуатантами воздушных судов тех же типов и моделей, позволяющие инспектору ВГА 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. Инспекторам ВГА 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.

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

- a) Достаточна ли 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 ли и используются ли средства, препятствующие сносу аварийно-спасательного оборудования в сторону от оставшихся в живых?
- e) Наполняются ли трапы, спасательные жилеты и спасательные плоты воздухом полностью в приемлемые периоды времени, обеспечивается ли правильное разворачивание 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?

5.3.12.3 При оценке эффективности демонстрации вынужденной посадки на воду инспекторам ВГА 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.

5.3.12.4 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.

5.3.13 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 приступать 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.

5.4 ИНСПЕКЦИЯ ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.4.1 Общие положения

5.4.1.1 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.

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

5.4.2 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 службой руководства полетами;
- 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.

5.4.3 Предполетная инспекция

Следует проверить предполетные процедуры летного экипажа и помощь, 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, предоставление NOTAM;
- b) представление плана полета ОВД;
- c) планирование полета;
- d) расчет топлива;
- 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) подготовка и порядок действий в кабине экипажа и использование контрольных перечней;
- k) координация действий членов экипажа.

5.4.4 Инспекция в полете

5.4.4.1 В период перед взлетом инспектору ВГА необходимо наблюдать за следующим:

- a) процедуры подготовки к запуску двигателей;
- b) процедуры запуска двигателей;
- c) надлежущая связь и координация 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) руление и использование карт аэродрома;
- e) использование контрольных перечней;
- f) принятие и регистрация разрешений органа управления воздушным движением (УВД);
- g) инструктаж летного экипажа относительно взлета, вылета и начального набора высоты, включая использование навигационных средств;

5.4.4.2 В ходе полета инспектору ВГА 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, координация 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 аэронавигационных 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) выполнений 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 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 пункта b), может потребоваться, чтобы инспектор ВГА закончил проверку после завершения полета.

5.4.4.3 *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 знаками "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.

5.4.4.3.1 Инспектору ВГА 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.

5.4.4.3.2 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 их конкретных обязанностей во время таких аварийных ситуаций, как вынужденная посадка на воду или аварийная эвакуация. Такие беседы с членами кабинного экипажа позволят инспектору ВГА 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 инспекторами ВГА, содержится в дополнении к части IV.

5.4.5 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, ударах 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.

5.4.6 Недостатки, обнаруженные при инспекции в ходе полета

5.4.6.1 Неудовлетворительные состояния, выявленные инспектором ВГА 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 безопасности 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.

5.4.6.2 Ниже приводятся некоторые примеры недостатков, требующих корректирующих действий:

- a) недостаточная подготовка члена летного экипажа, например, требуется помощь от руководителей заявителя или инспектора ВГА;
 - 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 называется управлением сохранением 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 сохранение летной годности таких воздушных судов (подробнее о вопросах аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими рассказывается в части V).

6.1.3 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 *"Руководстве по летной годности"* (Дос 9760), которое следует рассматривать как дополняющее материал настоящего руководства.

6.2 ОРГАНИЗАЦИЯ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Инспектор ВГА 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 руководителей по технической эксплуатации и обслуживанию. Необходимо перечислить фамилии все сотрудников, занимающих эти должности. Подробные сведения об организационной структуре должны быть включены в МСМ, и если необходимо, также опубликованы отдельно.

6.3 МСМ

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 использования его для сведения и руководства персоналом по техническому обслуживанию. Такое руководство должно быть приемлемым для государства эксплуатанта и государства регистрации, если это не одно и то же государство, хотя формального утверждения этими государствами не требуется. 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 инспектором ВГА тщательного анализа

MCM, устранение любых расхождений и предварительное его принятие. В ходе инспекции регулирования технического обслуживания инспектор ВГА при содействии квалифицированных инспекторов ВГА по летной годности должен провести проверку практического соблюдения основных положений MCM.

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

6.3.2 Степень детализации информации и количество томов MCM будут варьироваться в зависимости от типа, сложности операций и количества используемых воздушных судов. Тем не менее, инспекторам ВГА следует использовать приведенные ниже положения в качестве контрольного перечня для установления того, что MCM 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, выполняющую 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 устранению 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 сохранению летной годности и техническому обслуживанию или информации о проверках, выпускаемых:
 - организацией, ответственной за конструкцию типа; или
 - государством разработчика; или
 - 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) перечень разрешенных допустимых исключений из эксплуатационной надежности (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 организации, не входящие в состав авиакомпании заявителя;
- f) предельные сроки для каждого обязательного осмотра;
- g) порядок поддержания массы и центровки воздушного судна в установленных пределах;
- h) правила и стандарты принятия или отклонения пунктов в перечне объектов, 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 получения 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 Инспектору ВГА следует проверить МСМ и убедиться в том, что оно является полным, не устаревшим и рассылается тем, кому оно требуется. Инспектор ВГА 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 рассылаются тем, кому такая информация требуется.

Глава 7

ЭТАП СЕРТИФИКАЦИИ

7.1 ЗАВЕРШЕНИЕ ПОДГОТОВКИ К ВЫДАЧЕ СЭ

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

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

7.1.3 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.

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

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

7.2 ВЫДАЧА СЭ И СВЯЗАННЫХ С НИМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ СПЕЦИФИКАЦИЙ

7.2.1 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.

7.2.2 Требуемые формат и содержание СЭ описаны в п. 4.2.1.6 части I и в п. 2.2.1.5 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.

7.3 СРОК ДЕЙСТВИЯ СЭ И СВЯЗАННЫХ С НИМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ СПЕЦИФИКАЦИЙ

7.3.1 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").

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

- a) изменения, приостановления действия, отзыва или прекращения действия сертификата иным образом соответствующим полномочным органом;
- b) возврата сертификата 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.

7.4 ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ПОМОЩЬЮ НАЦИОНАЛЬНЫХ И РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ

7.4.1 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.

7.4.2 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.

7.5 ПОПРАВКИ К СЭ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ СПЕЦИФИКАЦИЯМ

7.5.1 Любые последующие изменения оговоренных видов деятельности или утвержденного для использования оборудования обуславливают 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 требуются повторно выдавать в случае таких изменений, было минимальным.

7.5.2 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.

7.6 ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ДЕЙСТВИЯ СЭ

7.6.1 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.

7.6.2 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 части IV.

7.6.3 Если принятые государством нормативные документы устанавливают конкретный срок действия СЭ или дату истечения срока его действия, эксплуатант должен 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 ГДГА заблаговременно до даты истечения срока действия СЭ. Во всех случаях, когда официальное продление срока действия является обязательным, такое продление не должно предусматривать повторного выполнения процедуры сертификации, связанного с обременительным или длительным процессом, учитывая постоянный надзор, осуществляемый государством эксплуатанта.

Дополнение А

ПРЕДОЦЕНОЧНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ КАНДИДАТА: ЭКСПЛУАТАНТ ИЛИ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

(см. главу 2 части III)

ПРЕДОЦЕНОЧНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ		
<i>(Заполняется кандидатом на получение сертификата эксплуатанта (СЭ) или на утверждение в качестве утвержденной организации по техническому обслуживанию (АМО). Инструкции по заполнению этой формы содержатся в дополнении В к настоящей части.)</i>		
Раздел 1А. Заполняется всеми кандидатами		
1. Официальное название компании и торговое 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. Дополнительный служебный адрес: Вид деятельности:	
3. Предлагаемая дата начала работы:	4. Запрашиваемые условные обозначения для летно-эксплуатационного агентства в порядке предпочтения: a) b) c)	
5. Руководители и основные сотрудники		
Фамилия	Должность	Телефон, факс и эл. почта
Раздел 1В. Предложения по техническому обслуживанию (заполняется, в соответствующих случаях, всеми кандидатами)		
6. <input type="checkbox"/> Эксплуатант планирует самостоятельно осуществлять техническое обслуживание в качестве АМО (заполнить 7 и 8). <input type="checkbox"/> Эксплуатант планирует выполнять техническое обслуживание и проверки воздушных судов и связанного с ними оборудования на основе внешнего подряда (заполнить 7 и 11). <input type="checkbox"/> Эксплуатант планирует осуществлять техническое обслуживание с помощью эквивалентной системы (заполнить 7 и 11). <input type="checkbox"/> АМО (заполнить 8).		
7. Предлагаемые типы перевозок эксплуатанта:		8. Предлагаемая специализация АМО:
<input type="checkbox"/> Пассажирские и грузовые <input type="checkbox"/> Чистогрузовые <input type="checkbox"/> Регулярные полеты <input type="checkbox"/> Чартерные полеты	<input type="checkbox"/> Планер <input type="checkbox"/> Силовая установка <input type="checkbox"/> Воздушные винты <input type="checkbox"/> Авионика	<input type="checkbox"/> Компьютеры <input type="checkbox"/> Приборы <input type="checkbox"/> Вспомогательные системы <input type="checkbox"/> Специализированное обслуживание

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 район(ы) предполагаемых полетов и предлагаемая структура маршрутов:	
a) Кол-во воздушных судов по типу и модели. Национальные и регистрационные знаки ВС, если имеются.	b) Кол-во 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 (тренировочные воздушные суда и/или пилотажные тренажеры):		
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 (фамилия и отдел):		Дата получения: (день/месяц/год)
Дата передачи Генеральному директору гражданской авиации (ГДГА) (день/месяц/год):	Для: <input type="checkbox"/> Предприятия 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:	

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, осуществляемой 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 специализацию организации по техническому обслуживанию. Отметить все применимые графы.

Примечание. В зависимости от рамок сертификации ВГА может использоваться альтернативный перечень специальностей, например из 4 пунктов: механические работы, ремонтные работы, авионика и специализированное обслуживание.

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

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

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

10. Указать географический 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 тренировочного воздушного судна и/или имитационных тренировочных средств, 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 предоценочного 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

ПОСТОЯННЫЙ НАДЗОР ГОСУДАРСТВА ЭКСПЛУАТАНТА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Постоянный надзор государства эксплуатанта за деятельностью эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов является неотъемлемой составной частью системы сертификации и важным элементом ответственности государства за соблюдение требуемых эксплуатационных норм в целях предоставления населению безопасных и надежных коммерческих авиатранспортных 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 инспекторов содержатся в главах 5 и 6 части I настоящего руководства.

1.3 ГДГА должен обладать полномочиями и ответственностью за осуществление непрерывного 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 инспекцию ВГА осуществляет непрерывный мониторинг 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 инспекторами ВГА, закрепленными за соответствующим эксплуатантом в качестве ответственных за соблюдение стандартов выполнения полетов. Каждый раз, когда возникает необходимость в получении специализированной помощи, инспекторы должны обращаться за такой помощью к ГДГА. Все инспекторы, уполномоченные осуществлять такой надзор, 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. Такая работа должна проводиться в форме периодических выборочных инспекторских проверок всех аспектов деятельности. 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 п. 7.6.3 части III.

1.6 Области, охватываемые мероприятиями по надзору в течение определенного периода времени, должны быть в основном аналогичными тем, которые рассматриваются в процессе первоначальной сертификации. Следует предусматривать по крайней мере повторную оценку организационной структуры эксплуатанта, эффективности административно-организационной деятельности и контроля, средств, оборудования, технического обслуживания воздушных судов, руководства полетами и надзора за ними, мер по поддержанию на должном уровне квалификации летного и cabinного экипажа, правил безопасности перевозки пассажиров и груза, процедур перевозки опасных грузов, правил обеспечения авиационной безопасности, ведения документации по эксплуатации и персоналу, подготовки персонала, руководств авиакомпаний, финансовой жизнеспособности и соблюдения положений СЭ, связанных с ними эксплуатационных спецификаций и соответствующих эксплуатационных норм и правил.

1.7 В рамках мероприятий по надзору инспекторы ВГА должны проводить инспекторские проверки в штаб-квартире, представительствах, на аэродроме (или вертодроме), проверки на перроне и на маршруте для обеспечения охвата всех важных областей, а также фиксировать все мероприятия по надзору для того, чтобы иметь возможность ответить на любые вопросы, которые могут возникнуть в отношении фактографической основы рекомендаций инспектора.

1.8 Все мероприятия по надзору за деятельностью конкретного эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов должны тщательно планироваться. В ходе одной инспекторской проверки невозможно охватить все аспекты эксплуатации, однако следует стремиться рассмотреть как можно более широкий спектр деятельности за конкретный период времени, делая при этом соответствующие записи. Инспекторские проверки следует также планировать на основе проводимых оценок факторов риска таким образом, чтобы те аспекты эксплуатации, которые связаны с наибольшим риском, проверялись чаще других. При планировании проверок инспекторами ВГА необходимо учитывать результаты идентификации опасности и оценок факторов риска, проводимых и обновляемых эксплуатантом в рамках СУБП соответствующего эксплуатанта.

1.9 Рекомендации по проведению инспекторской проверки на перроне содержатся в дополнении к части IV.

Глава 2

ПРОГРАММА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 В течение первых нескольких месяцев работы нового предприятия инспекторам ВГА следует обращать особое внимание на любые нестандартные процедуры, наличие неадекватных средств или оборудования или свидетельства неэффективного контроля за работой со стороны руководства. Необходимо также тщательно изучать любые признаки, которые могут свидетельствовать о существенном ухудшении финансового положения эксплуатанта. Ниже приведены примеры тенденций, которые могут указывать на наличие 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) неадекватное 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.

2.2 При выявлении каких-либо финансовых затруднений инспекторам ВГА следует повысить интенсивность технического надзора, обращая особое внимание на соблюдение стандартов обеспечения безопасности полетов. Инспекторы должны также довести такую информацию до сведения ГДГА для предприятия необходимых действий, например проведения финансового аудита.

2.3 В процессе сертификации инспектор ВГА знакомится с методами, системами или процедурами, которые эксплуатант намеревается использовать для обеспечения соблюдения применимых правил, требований СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, положений руководства эксплуатанта по производству полетов и МСМ. Основная цель программы контроля за обеспечением безопасности полетов – подтвердить соблюдение и эффективность таких методов, систем или процедур для демонстрации соблюдения эксплуатантом требований и достижения целевых уровней безопасности полетов.

2.4 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 Программа подготовки персонала также требует тщательного изучения в рамках надзора на предмет соблюдения стандартов подготовки, которые были продемонстрированы при первоначальном утверждении программы. При наличии информации о том, что предоставляемая подготовка не приносит желаемых результатов, или данных о большом количестве неудовлетворительных оценок на проверках или экзаменах инспекторам ВГА необходимо убедить эксплуатанта пересмотреть программу подготовки персонала таким образом, чтобы она позволяла слушателям достичь требуемого уровня квалификации.

2.6 Если ВГА согласилось с использованием членов летного экипажа, предложенных эксплуатантом, в качестве назначенных экзаменаторов, необходимо наблюдать за их работой и оценивать ее в рамках программы надзора. Такая оценка должна проводиться, если это возможно, инспектором, обладающим квалификацией и опытом работы на воздушных судах конкретного типа, используемых эксплуатантом. Оценка может проводиться в ходе проверки на получение квалификационной отметки о праве на полеты по приборам или аттестации на борту воздушного судна или на комплексном пилотажном тренажере, утвержденном для этой цели. Члены летного экипажа, утвержденные в качестве назначенных экзаменаторов, должны продемонстрировать достаточные знания воздушного судна и соответствующих систем, процедур эксплуатанта, структуры разрешенных маршрутов и соответствующих нормативных требований. Они должны также показать способность оценивать работу других членов летного экипажа. Личные качества и принципиальность членов летного экипажа, утвержденных в качестве назначенных экзаменаторов, должны быть образцовыми, а их право требовать от проверяемых членов летного экипажа соблюдения установленных стандартов выполнения работы – бесспорным. Аналогичный, но менее тщательный процесс требуется для надзора за летным экипажем эксплуатанта, утвержденным только для выполнения функций контрольных полетов.

2.7 Как уже отмечалось, функцию надзора необходимо осуществлять на постоянной основе, мероприятия следует планировать и проводить в установленное время или с установленной периодичностью, либо при продлении СЭ. Независимо от того, какая методика применяется, все существенные аспекты процедур и практики эксплуатанта необходимо оценивать и проводить соответствующие проверки, соизмеримые по уровню с масштабами деятельности эксплуатанта, не реже одного раза в 12 месяцев.

2.8 Программа эксплуатанта по контролю за обеспечением безопасности полетов должна:

- a) устанавливать, что данный эксплуатант выполнял и, по всей вероятности, будет и впредь выполнять полеты в соответствии с надлежащей практикой эксплуатации, эксплуатационными спецификациями СЭ, руководством по производству полетов и МСМ, а также соответствующими эксплуатационными нормами и правилами;
- b) обеспечивать, 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) обеспечивать постоянное информирование ГДГА об адекватности текущей эксплуатационной практики эксплуатанта и соблюдении им установленных требований;
- d) позволять ГДГА рекомендовать ВГА изменения норм и политики, если проверки в рамках контроля за обеспечением безопасности полетов показывают, что такие действия позволят улучшить соблюдение стандартов безопасности полетов в целом;
- e) определять, следует ли продолжать осуществление прав, предоставляемых конкретному эксплуатанту СЭ и связанными с ним эксплуатационными спецификациями, ввести дополнительные эксплуатационные ограничения, приостановить их действие или отозвать.

2.9 На всех этапах программы надзора наблюдаемый уровень способностей и компетентности должен быть равным или превышать уровень, который требовался на момент проведения первоначальной сертификации эксплуатанта. Инспекторы ВГА, проводящие программу надзора и связанные с ней проверки, должны выполнять свою работу добросовестно и требовать от эксплуатанта убедительной демонстрации того, что полеты выполняются в соответствии с СЭ и связанными с ним эксплуатационными спецификациями, руководствами эксплуатанта и соответствующими нормативными документами гражданской авиации.

2.10 Резюмируя вышеизложенное, следует отметить, что программа контроля за обеспечением безопасности полетов должна давать всеобъемлющую и убедительную оценку компетентности эксплуатанта. Кроме того, отчеты о проведенных проверках должны оценивать эффективность системы и процедур контроля за обеспечением безопасности полетов, применяемых в ВГА, для определения компетентности эксплуатанта, соблюдения им установленных требований и его профессиональной квалификации в целом.

Глава 3

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 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.

3.2 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 требуемых стандартов сертификации или условий, оговоренных в СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификациях, инспектор ВГА, отвечающий за данную программу контроля за обеспечением безопасности полетов, должен информировать эксплуатанта об отмеченных 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 к устранению недостатков, инспектору ВГА следует информировать ГДГА и, при необходимости, представить рекомендации об ограничении действия, временном или постоянном отзыве СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций.

3.3 Если инспектор ВГА, отвечающий за контроль за деятельностью эксплуатанта, считает, что соображения безопасности полетов обуславливают необходимость немедленного приостановления 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 приостановить действие или отозвать СЭ данного эксплуатанта, ГДГА должен письменно информировать 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 ПРОВЕРКИ НА ПЕРРОНЕ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Проверка на перроне должна проводиться инспектором 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 ссылка на применимые положения Приложений ИКАО, если имеются. Однако за полным изложением требований необходимо обратиться к конкретным документам, указанным в контрольном перечне.

3. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

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 инспекторов, участвующих в проверках на перроне по конкретному эксплуатанту.

4. ПОЗИЦИИ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПРОВЕРКЕ

A. Кабина экипажа. Общие положения
A 1. Общее состояние Инструкции: проверить чистоту, порядок и общее состояние. Ссылки: нет.

А 2. Аварийный выход

Инструкции: проверить на соответствие SARPS ИКАО.

Ссылки: Приложение 6, часть IIIA или часть IVA, 4.1.7 "Меры на случай аварийной посадки"

А 3. Оборудование

Инструкции: проверить наличие следующего оборудования, если требуется:

два точных барометрических высотомера со счетчиком и барабанно-стрелочным отсчетом или эквивалентной индикацией данных (полеты по ППП);

бортовая система предупреждения столкновений (БСПС);

бортовой речевой самописец (CVR) и самописец полетных данных (FDR);

ELT;

система предупреждения о близости земли (GPWS);

при наличии компьютера управления полетом (FMC) – действительная база данных.

Справочные материалы:

Высотомеры – Приложение 6, часть I, 6.9.1 с).

БСПС II – Приложение 6, часть I, 6.18.

CVR и FDR – Приложение 6, часть I, 6.3 и часть III, раздел II, 4.3.

GPWS – Приложение 6, часть I, 6.15.

ELT – Приложение 6, часть I, 6.17 и часть III, раздел II, 4.7.

База данных – Приложение 6, часть I, 7.4.2.

А. Кабина экипажа. Документация

А 4. Руководства

Все требуемые руководства.

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 пунктах А 5, А 6 и А 7.

Ссылки:

Руководство по летной эксплуатации – Приложение 6, часть I, 6.2.3, 11.1 и часть III, раздел II, 4.2.3, 9.1.

Руководство по производству полетов – Приложение 6, часть I, 4.2.3, 6.2.3 и добавление 2 и часть III, раздел II, 2.2.3, 4.2.3 и дополнение Н.

Руководство по эксплуатации воздушного судна – Приложение 6, часть I, 6.1.4 и добавление 2, 2.2 и часть III, раздел II, 4.1.4 и дополнение Н, 2.2.

А 5. Контрольные перечни

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;

Проверить наличие контрольного перечня правил обыска самолета;

Подтвердить наличие контрольного перечня аварийного и спасательного оборудования.

Ссылки:

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

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

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

А 6. Справочник маршрутов

Инструкции: проверить наличие справочника маршрутов, включающего карты, его пригодность и обновление.
Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.2.3 и добавление 2, 2.3.1 и часть III, раздел II, 4.2.3 и дополнение H, 2.3.1.

А 7. MEL

Инструкции: проверить наличие MEL, его обновление и утверждение.
Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.1.3, добавление 2, 2.2.9 и дополнение G и часть III, раздел II, 4.1.3, дополнение E и дополнение H, 2.2.7.

А 8. Документы, которые должны находиться на борту

а) Свидетельство о регистрации

Инструкции: проверить наличие, точность и формат.
Ссылки: *Конвенция о международной гражданской авиации* (Doc 7300), статья 29 и Приложение 7, раздел 7.

б) Оознавательная табличка

Инструкции: проверить наличие и расположение.
Ссылка: Приложение 7, раздел 8.

с) Сертификат летной годности

Инструкции: проверить наличие на борту действительного сертификата летной годности воздушного судна.
Ссылки: *Конвенция о международной гражданской авиации* (Doc 7300), статьи 29 и 31; Приложение 8, часть II, глава 3.

д) 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), статья 29, Приложение 1, 1.2.1, 1.2.5.1, 1.2.9, 2.1.3, 2.1.7 и глава 5, Приложение 6, часть I, 9.4.4 и часть III, раздел II, 7.4.4.

е) 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), статья 29, Приложение 6, часть I, 4.3.1 и 11.4 и часть III, раздел II, 2.3.1 и 9.4.

ф) Разрешение на бортовую радиостанцию

Инструкции: проверить наличие и срок действия.
Ссылки: *Конвенция о международной гражданской авиации* (Doc 7300), статьи 29 и 30, Приложение 6, часть I, 7.1 и часть III, раздел II, 5.1.

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

Инструкции: проверить наличие и действительность.
Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.13, часть III, раздел II, 4.11 и Приложение 16, том I, части I и II.

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

Инструкции: проверить наличие, применимость и действительность.
Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.2.1, 6.1.2, добавления 5 и 6 и дополнение F и часть III, раздел II, 2.2.1, 4.1.2, добавления 1 и 3 и дополнение F.

<p>А 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, 4.3.3 и добавление 2, 2.1.16 и часть III, раздел II, 2.3.3 и дополнение Н, 2.1.15.</p>
<p>А 10. Сводно-загрузочная ведомость Инструкции: проверить наличие сводно-загрузочной ведомости и ее точность. Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.3.1 и добавление 2, 2.1.14 и часть III, раздел II, 2.3.1 и дополнение Н, 2.1.13.</p>
<p>А 11. Ограничения летно-технических характеристик воздушного судна на основе действительных данных о маршруте, препятствиях в аэропорту и анализа характеристик ВПП. Инструкции: проверить наличие информации о летно-технических характеристиках воздушного судна, включая данные об ограничениях и анализе характеристик ВПП на основе действительных данных по аэродрому. Ссылки: Приложение 6, часть I, 5.1, 5.2, 5.3 и дополнение С и часть III, раздел II, 3.1, 3.2, 3.3 и дополнение А.</p>
<p>А 12. Грузовая ведомость и, если применимо, пассажирская ведомость Инструкции: проверить наличие заполненной грузовой ведомости и, если требуется, пассажирской ведомости. Ссылки: Приложение 9, 2.12, 2.13, 4.12 и добавления 2 и 3.</p>
<p>А 13. Предполетная проверка Инструкции: проверить наличие форм предполетной проверки или подготовки. Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.3.1 и часть III, раздел II, 2.3.1.</p>
<p>А 14. Метеорологические сводки и прогнозы Инструкции: проверить наличие метеорологических сводок и прогнозов, достаточных для выполняемого полета. Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.3.5.2 и часть III, раздел II, 2.3.5.2.</p>
<p>А 15. NOTAM Инструкции: проверить наличие NOTAM по маршруту полета. Ссылки: Приложение 15, глава 2 "Определения" и глава 5.</p>

А. Кабина экипажа. Аварийно-спасательное оборудование

<p>А 16. Переносные огнетушители Инструкции: проверить наличие, количество, состояние и дату истечения срока действия. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.2.2 b) и часть III, раздел II, 4.2.2 b).</p>
<p>А 17. Спасательные жилеты/индивидуальные плавсредства Инструкции: проверить наличие, состояние и, если применимо, дату истечения срока действия. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.5 и часть III, раздел II, 4.3.</p>
<p>А 18. Привязные системы Инструкции: проверить наличие, состояние и количество. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.2.2 и часть III, раздел II, 4.2.2.</p>
<p>А 19. Кислородное оборудование Инструкции: проверить наличие, количество и состояние. Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.3.8 и часть III, раздел II, 2.3.8.</p>
<p>А 20. Аварийный электрический фонарь Инструкции: проверить наличие достаточного количества аварийных электрических фонарей. Проверить их состояние, если это возможно. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.10 и часть III, раздел II, 4.4.2.</p>

В. Пассажирский салон. Безопасность
В 1. Общее состояние Инструкции: проверить чистоту, порядок и общее состояние. Ссылки: Приложение 8, часть III, 8.3.
В 2. Кресла и привязные системы членов кабинного экипажа Инструкции: проверить наличие и соответствие требованиям. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.16 и часть III, раздел II, 4.12.
В 3. Медицинские аптечки/комплект неотложной медицинской помощи Инструкции: проверить наличие, состояние, расположение и дату истечения срока действия, если установлен. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.2.2 и часть III, раздел II, 4.2.2.
В 4. Переносные огнетушители Инструкции: проверить наличие, количество, состояние и дату истечения срока действия, если установлен. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.2.2 и часть III, раздел II, 4.2.2.
В 5. Спасательные жилеты/плавсредства Инструкции: проверить наличие, состояние и дату истечения срока действия, если применимо. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.5 и часть III, раздел II, 4.5.
В 6. Привязные ремни Инструкции: проверить наличие и состояние. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.2.2 и часть III, раздел II, 4.2.2.
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: Приложение 6, часть I, 6.10, часть III, раздел II, 4.4.2 и Приложение 8, часть IIIA, 4.1.7.3 и часть IIIB, D.6.3.
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 предусмотрен. Ссылки: Приложение 6, часть I, 6.5 и 6.6, часть III, раздел II, 4.5 и 4.6, Приложение 8, часть IIIA, 4.1.7 (и часть IIIB, D.6.2–D.6.4).
В 9. Запас кислорода – члены кабинного экипажа и пассажиры Инструкции: проверить наличие и состояние, если применимо. Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.3.8 и 6.7 и часть III, раздел II, 2.3.8 и 4.8 и раздел III, 2.9 и 4.5.
В 10. Карточки для пассажиров с информацией о порядке действий в аварийной обстановке Инструкции: проверить наличие и точность данных. Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.2.12.1 и 6.2.2 d) и часть III, раздел II, 2.2.11, 4.2.2 и раздел III, 2.3.
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, 12.1 и часть III, раздел II, 10.1.
В 12. Доступ к аварийным выходам Инструкции: проверить, обеспечивается ли надлежащий и беспрепятственный доступ к аварийным выходам. Ссылки: Приложение 8, часть III A, 4.1.7 и часть III B, D.6.2 и D.6.3.

<p>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, 4.8 и часть III, раздел II, 2.7.</p>
<p>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, 6.2.2 и часть III, раздел II, 4.2.2.</p>
<p>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. Ссылки: Приложение 6, часть I, 13.2.</p>

С. Внешнее состояние воздушного судна
<p>С 1. Общее внешнее состояние Инструкции: проверить общее состояние планера: видимые следы коррозии, чистота, наличие льда, снега, инея, четкость нанесения знаков и т. д. Ссылки: для знаков: Приложение 7, разделы 3, 4 и 5.</p>
<p>С 2. Двери и люки Инструкции: проверить состояние дверей и люков пассажирского салона и грузового отсека, внешнюю маркировку, уплотнители, рабочие инструкции и состояние люков. Ссылки: нет.</p>
<p>С 3. Крылья и хвост 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.</p>
<p>С 4. Колеса, тормоза и пневматики Инструкции: проверить наличие повреждений, износа и признаков недостаточного давления в пневматиках. Ссылки: нет.</p>
<p>С 5. Шасси Инструкции: визуальный осмотр. Обратить внимание на наличие смазки, признаки подтеков и коррозии, а также износ креплений и петель люка. Ссылки: нет.</p>
<p>С 6. Ниши шасси Инструкции: визуальный осмотр. Обратить внимание на чистоту, отсутствие подтеков и признаков коррозии. Ссылки: нет.</p>
<p>С 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.</p>

<p>С 8. Лопатки вентилятора (если применимо) Инструкции: визуальный осмотр. Проверить наличие повреждений посторонними предметами, трещин, сколов, следов коррозии, эрозии и т. д. Ссылки: нет.</p>
<p>С 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.</p>
<p>С 10. Предыдущие ремонты конструкции Инструкции: визуальный осмотр. Отметить любые предыдущие ремонты, проверить состояние и убедиться в соответствии стандартной практике. Ссылки: нет.</p>
<p>С 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, 3.6.</p>
<p>С 12. Течи Инструкции: визуальный осмотр. Течи топлива, масла, гидравлических систем. Проверить подтеки спецжидкости в зоне заправки туалетов. Ссылки: нет.</p>

D. Груз
<p>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: нет.</p>
<p>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, 2.1.35, часть III, дополнение H, 2.1.28 и Приложение 18, 9.1 и 9.2.</p>
<p>D 3. Безопасность груза на борту Инструкции: проверить надлежащее распределение нагрузки и надежное крепление груза. Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.3.1 и часть III, раздел II, 2.3.1.</p>

E. Общие вопросы
<p>E 1. Дополнительные замечания Инструкции: зафиксировать любые замеченные моменты существенного характера, которые не упомянуты в настоящих рекомендациях. Ссылки: нет.</p>

Е 2. Заправка топливом

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

Ссылки: Приложение 6, часть I, 4.3.7 и часть III, раздел II, 2.3.7.

Е 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, 1.2.9 и Приложение 10, том II, 5.2.1.2.

Часть V

АРЕНДА И ФРАХТОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Примечание 1. Более подробная информация по аспектам сохранения летной годности арендованных воздушных судов содержится в "Руководстве по летной годности (Doc 9670), том II "Сертификация конструкции и сохранение летной годности".

Примечание 2. Дополнительная информация содержится в "Руководстве по регулированию воздушного транспорта" (Doc 9626) 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 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.

1.4 "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).

1.5 Под "сырой" арендой обычно понимают "мокрую" аренду воздушного судна, при которой воздушное судно эксплуатируется в соответствии с СЭ арендодателя, причем летный экипаж и, возможно, часть кабинного экипажа предоставляются арендодателем. Кабинный экипаж - полностью или частично - предоставляет арендатор. В таком случае государству эксплуатанта следует обеспечивать, чтобы члены летного и кабинного экипажа были обучены использованию общих процедур связи и аварийно-спасательных процедур и чтобы члены кабинного экипажа прошли надлежащую подготовку, о которой говорится в п. 3.2.6 настоящей части.

1.6 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.

1.7 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 настоящей части.

1.8 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.

1.9 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.

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

1.11 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.

1.12 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.

1.13 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 Конвенция в нескольких местах устанавливает, что основную ответственность за воздушные суда несет государство регистрации. Дополнительные обязанности государства регистрации детализируются в Приложениях к Конвенции.

1.14 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 Конвенцией, через агента – государство эксплуатанта. Таким образом, средства, предлагаемые в этом примечании, полностью не освобождают государство регистрации от обязанностей, установленных 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.

1.15 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 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.

1.16 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 Конвенцию таким образом, чтобы освободить государство регистрации от его ответственности в соответствии со статьями 12, 30, 31, 32 а) и таким образом обеспечить более эффективное решение данного вопроса.

1.17 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 государств государством - стороной соглашения.
- c) Положения пунктов а) и b), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным Статьей 77.

1.18 Протокол, касающийся изменения 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 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.

1.19 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 Конвенцией и SARPS ИКАО. Для этого можно использовать различные средства, включая проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов, проводимые государством регистрации, или изучение отчетов о таких проверках, проведенных ИКАО или другим Договаривающимся

государством в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). 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 участвующих 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.

1.20 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.

1.21 По состоянию на 31 декабря 2007 года статья 83 *bis* действовала для 153 Договаривающихся государств, которые ратифицировали Протокол или присоединились к Конвенции после 20 июня 1997 года. На 23 июля 2009 года статья 83 *bis* не действовала для 33 государств, список которых содержится в дополнении А к настоящей части.

1.22 Типовое соглашение было разработано на основе договоренностей, зарегистрированных в ИКАО, и с учетом другой относящейся к данному вопросу информации. Это типовое соглашение приводится в дополнении В к настоящей части. Следует иметь в виду, что данное соглашение является лишь одним примером тех многочисленных вариантов, которые могут выбрать государства, поскольку согласно статье 83 *bis* все или часть упоминаемых функций и обязанностей государства регистрации могут быть предметом такой передачи государству эксплуатанта.

1.23 Соглашения или договоренности о передаче обязанностей в соответствии со статьей 83 *bis* должны регистрироваться в ИКАО. Такие соглашения, зарегистрированные в ИКАО, размещены на сайте ICAO-Net, (поиск "all signatories" ("все подписавшие стороны") и "article 83 *bis*" (статья 83 *bis*)) по адресу: http://www.icao.int/cgi/goto_m_leb.pl?applications/dagmar/main.cfm?UserLang=_e.

1.24 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 в которых 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.

1.25 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.

1.26 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.

1.27 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 всем вытекающими отсюда обязанностями. Если арендатор не осуществляет руководство полетами арендованного воздушного судна в соответствии с договором аренды, ответственному полномочному 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) фамилия (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) фамилия, 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 слежение за полетом;
- e) составление графика работы членов летного и кабинного экипажа;
- 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 выше 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 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 функции в соответствии с Конвенцией и не может достичь удовлетворительной договоренности с государством эксплуатанта о передаче своих надзорных функций 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 подтверждения 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) 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 инспектора 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 осуществляет 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, соответственно, 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, ответственному полномочному 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 cabinный экипаж обеспечивается арендатором. В таких случаях члены cabinного экипажа, нанимаемые арендатором, не знакомы с воздушным судном, соответствующим аварийно-спасательным оборудованием и аварийными процедурами, используемыми летным экипажем. В такой ситуации членам cabinного 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 не быть знакомыми 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.

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 соответствуют 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 удовлетворительного уровня 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.

Примечание. Признанной на международном уровне системой аудита, которая может быть приемлемой для государства при проведении проверок практики совместного использования кодов, является программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП).

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, управленческих 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) частота авиационных происшествий/инцидентов;
- b) финансовое состояние эксплуатанта, аспекты владения и экономические условия;
- c) руководство эксплуатанта, послужной список компании, нынешняя организационная структура, сложность и стабильность операций (включая наличие сменяемости ключевого персонала, забастовки и т. д.);
- d) возраст оборудования, 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.

4.2 ФРАНЧАЙЗИНГ

4.2.1 Описание концепции и примеры соглашений франчайзинга приводятся в *"Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта"* (Дос 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 ОБМЕН

4.3.1 В *"Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта"* (Doc 9626) концепция обмена определена следующим образом: взаимобменом воздушными судами (или взаимобменным рейсом) является регулярно планируемое, осуществляемое одним самолетом сквозное обслуживание, связывающее маршрут одного авиаперевозчика в пункте взаимобмена 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 Взаимобмен дает пассажирам преимущество обслуживания одним самолетом, которое по сути является совместной перевозкой, и может предоставлять участвующим перевозчикам дополнительное преимущество в части более эффективного использования воздушных судов.

4.3.3 Взаимобменные 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 взаимобмена не имеется разночтений в отношении того, какой из эксплуатантов осуществляет руководство полетами, а другие аспекты аналогичны тем, которые характерны для аренды воздушных судов по договору "сухой" аренды.

Дополнение А

СПИСОК 33 ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ, ДЛЯ КОТОРЫХ ПРОТОКОЛ, КАСАЮЩИЙСЯ ИЗМЕНЕНИЯ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (СТАТЬЯ 83 *bis*), ПОДПИСАННЫЙ 6 ОКТЯБРЯ 1980 ГОДА, НЕ ВСТУПИЛ В СИЛУ ПО СОСТОЯНИЮ НА 23 ИЮЛЯ 2009 ГОДА

Алжир	Кот-д'Ивуар	Сент-Винсент и Гренадины
Афганистан	Лаосская Демократическая Республика	Сент-Люсия
Багамы	Лесото	Сенегал
Габон	Либерия	Соломоновы Острова
Гвинея-Бисау	Мавритания	Сомали
Гондурас	Микронезия (Федеративные Штаты)	Судан
Демократическая Республика Конго	Мозамбик	Сьерра-Леоне
Джибути	Никарагуа	Таиланд
Зимбабве	Палау	Центральноафриканская Республика
Кирибати	Руанда	Чад
Конго	Сан-Томе и Принсипи	Экваториальная Гвинея

Примечание. Полный список государств, для которых указанный протокол вступил в силу, можно найти на открытом веб-сайте ИКАО по адресу: www.icao.int/icao/en/leb/83bis.pdf, а также в сети ICAO-NET.

Дополнение В

ТИПОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

(текст взят из документа "Рекомендации по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации" (Cir 295))

Типовое соглашение между [название государства 1] и [название государства 2] о выполнении статьи 83 bis Чикагской конвенции

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Протокол, касающийся статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) (в дальнейшем именуемой "Конвенция"), сторонами которого являются [название государства 1] и [название государства 2], вступил в силу 20 июня 1997 года,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что статья 83 bis в целях повышения безопасности полетов предусматривает возможность передачи государству эксплуатанта всех или части функций и обязанностей государства регистрации, относящихся к статьям 12, 30, 31 и 32 а) Конвенции,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с главой 10 части В тома II документа Doc 9760 (*Руководство по летной годности*) и с учетом документа Doc 8335 (*Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора*) необходимо точно определить международные обязательства и обязанности [название государства 1] (государства регистрации) и [название государства 2] (государства эксплуатанта), предусмотренные Конвенцией,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в отношении соответствующих Приложений к Конвенции настоящее Соглашение упорядочивает передачу [название государства 1] [название государства 2] обязанностей, выполняемых обычно государством регистрации, о которых говорится в разделах 3 и 4 ниже,

Правительство [название государства 1], представляемое [название ведомства гражданской авиации], и Правительство [название государства 2], представляемое [название ведомства гражданской авиации],

в дальнейшем именуемые "Стороны", согласились на основании статей 33 и 83 bis Конвенции о нижеследующем:

Статья I. СФЕРА ДЕЙСТВИЯ

Раздел 1. [Название государства 1] освобождается от ответственности в отношении функций и обязанностей, переданных [название государства 2], после соответствующего опубликования настоящего Соглашения или уведомления о нем, как это предусматривается в пункте *b*) статьи 83 bis.

Раздел 2. Сфера применения настоящего Соглашения ограничивается [типы воздушных судов], занесенными в реестр гражданских воздушных судов [название государства 1] и эксплуатируемыми согласно договору аренды [название эксплуатанта], основное место деятельности которого находится в [название государства 2]. Перечень соответствующих воздушных судов с указанием типа, регистрационного номера и серийного номера приводится в дополнении 1, где указывается также срок действия каждого договора аренды.

Статья II. ПЕРЕДАВАЕМЫЕ ОБЯЗАННОСТИ

Раздел 3. По настоящему Соглашению Стороны договариваются о том, что [название государства 1] передает [название государства 2] нижеуказанные функции и обязанности, включая функции надзора и контроля, вытекающие из соответствующих положений, содержащихся в следующих Приложениях к Конвенции:

- Приложение 1. *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*. Выдача свидетельств и придание им силы.
- Приложение 2. *"Правила полетов"*. Обеспечение выполнения применимых правил и положений, касающихся полетов и маневрирования воздушных судов.
- Приложение 6. *"Эксплуатация воздушных судов"*. Часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* и часть III *"Международные полеты. Самолеты"*. Выполнение обязанностей, которые обычно возлагаются на государство регистрации. В случае возникновения возможных противоречий между обязанностями, предусмотренными в части I Приложения 6, и обязанностями, предусмотренными в Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"*, распределение конкретных обязанностей осуществляется в соответствии с дополнением 2.

Раздел 4. Хотя [название государства 1] будет по-прежнему нести в соответствии с Конвенцией полную ответственность за осуществление нормативного надзора и контроля в рамках Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"*, ответственность за утверждение используемых [название эксплуатанта] пунктов оперативного технического обслуживания, находящихся вне его основного места базирования, передается по настоящему Соглашению [название государства 2]. Процедуры, касающиеся сохранения летной годности воздушных судов, подлежащие выполнению [название эксплуатанта], будут включены в руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (МСМ). В дополнении 2 указываются обязанности Сторон, связанные с сохранением летной годности воздушных судов.

Статья III. УВЕДОМЛЕНИЕ

Раздел 5. Ответственность за непосредственное уведомление любых государств о существовании и предмете настоящего Соглашения в соответствии с пунктом b) статьи 83 bis возлагается, при необходимости, на [название государства 2] в качестве государства эксплуатанта. Настоящее Соглашение, а также любые поправки к нему регистрируются в ИКАО [название государства 1] в качестве государства регистрации или [название государства 2] в качестве государства эксплуатанта, как это предусматривается статьей 83 Конвенции и в соответствии с Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров (Doc 6685).

Раздел 6. Заверенная точная копия [на каждом языке] настоящего Соглашения имеется на борту каждого воздушного судна, к которому применяется настоящее Соглашение.

Раздел 7. Заверенная точная копия сертификата эксплуатанта (СЭ), выданного [название эксплуатанта] [название государства 2], в котором соответствующее воздушное судно должным образом занесено и правильно идентифицировано, также имеется на борту каждого воздушного судна.

Статья IV. КООРДИНАЦИЯ

Раздел 8. Совещания между [ВГА государства 1] и [ВГА государства 2] будут проводиться каждые [три] месяца для обсуждения вопросов производства полетов и летной годности, вытекающих из результатов проверок, проведенных соответствующими инспекторами. В интересах безопасности полетов эти совещания будут проводиться с целью устранения любых расхождений, выявленных в результате проверок, и для обеспечения того, чтобы все стороны были полностью информированы о полетах [название эксплуатанта]. На этих совещаниях будут рассматриваться, в частности, следующие вопросы:

- производство полетов;
- сохранение летной годности и техническое обслуживание воздушных судов;
- процедуры МСМ эксплуатанта, если это применимо;
- подготовка и аттестация летного и cabinного экипажа;
- другие важные вопросы, вытекающие из результатов проверок.

Раздел 9. При условии достаточного уведомления [ВГА государства 1] будет предоставляться доступ к документации [ВГА государства 2], касающейся [название эксплуатанта], для проверки выполнения [название государства 2] обязанностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, переданных [название государства 1].

Раздел 10. В течение срока действия настоящего Соглашения [название государства 2], остающееся государством эксплуатанта, заблаговременно информирует [название государства 1] о заключении договора субаренды в отношении любого воздушного судна, являющегося предметом Соглашения. Никакие обязанности и функции, переданные [название государства 1] [название государства 2], не могут выполняться с санкции третьего государства без письменного согласия на это [название государства 1].

Статья V. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел 11. Настоящее Соглашение вступает в силу в день подписания и прекращает применяться в отношении воздушных судов, перечисленных в дополнении 1 по истечении срока действия соответствующих договоров аренды, в рамках которых осуществляется их эксплуатация. Любые изменения Соглашения согласовываются его Сторонами в письменном виде.

Раздел 12. Любые разногласия в отношении толкования или применения настоящего Соглашения разрешаются в рамках консультаций между Сторонами.

Раздел 13. В удостоверение чего нижеподписавшиеся директора гражданской авиации [название государства 1] и [название государства 2] подписали настоящее Соглашение.

За Правительство
[название государства 1]

За Правительство
[название государства 2]

[Подпись]

[Подпись]

[Фамилия, должность, место и дата]

[Фамилия, должность, место и дата]

Дополнения. Дополнение 1. Воздушные суда, охватываемые настоящим Соглашением.
Дополнение 2. Обязанности [название государства 1] и [название государства 2], касающиеся летной годности.

Дополнение 1

ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ОХВАТЫВАЕМЫЕ НАСТОЯЩИМ СОГЛАШЕНИЕМ

Тип воздушного судна	Регистрационный номер	Серийный номер	Срок действия аренды
----------------------	-----------------------	----------------	----------------------

[дата]

[дата]

[дата]

[дата]

Дополнение 2

ОБЯЗАННОСТИ [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА 1] И [НАЗВАНИЕ ГОСУДАРСТВА 2], КАСАЮЩИЕСЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Документ ИКАО	Вопрос	Обязанности государства регистрации ([название государства 1])	Обязанности государства эксплуатанта ([название государства 2])
Приложение 8, часть II, глава 4; Doc 9760, том II, часть В, глава 8	Обязательная информация о сохранении летной годности	Обеспечение представления [название ВГА государства 2] и [название эксплуатанта] всей обязательной информации о сохранении летной годности	Обеспечение выполнения [название эксплуатанта] требований в соответствии с обязательной информацией о сохранении летной годности, переданной [название ВГА государства 1]
Приложение 6, часть I, п. 5.2.4	Эксплуатация воздушного судна в соответствии с его удостоверением о годности к полетам		Взятие на себя обязанности государства регистрации, оговоренной в п. 5.2.4 части I Приложения 6
Приложение 6, часть I, п. 8.1.2 Приложение 6, часть III, п. 6.1.2	Обязанности эксплуатанта по техническому обслуживанию	Утверждение организаций по техническому обслуживанию, используемых [название эксплуатанта], за исключением пунктов оперативного технического обслуживания, находящихся вне основного места базирования эксплуатанта	Утверждение пунктов оперативного технического обслуживания, находящихся вне основного места базирования [название эксплуатанта]
Приложение 6, часть I, пп. 8.2.1–8.2.4 Приложение 6, часть III, пп. 6.2.1–6.2.4	Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания (MCM)		Обеспечение включения необходимого инструктивного материала в MCM, утверждение MCM и передача экземпляра руководства [название ВГА государства 1]
Приложение 6, часть I, пп. 8.4.1–8.4.3	Регистрируемые данные о техническом обслуживании	Проверка данных и документации о техническом обслуживании каждые шесть месяцев	Обеспечение регистрации данных в соответствии с пп. 8.4.1–8.4.3 части I Приложения 6 и проведение проверок в соответствии с требованиями СЭ
Приложение 6, часть I, пп. 8.5.1 и 8.5.2 Приложение 6, часть III, пп. 6.5.1 и 6.5.2	Информация о сохранении летной годности	Обеспечение доведения до сведения [название ВГА государства 2] и [название эксплуатанта] требований к летной годности [название государства 1]	Обеспечение выполнения требований к летной годности [название государства 1] и [название государства 2] и включения надлежащих процедур в MCM

Документ ИКАО	Вопрос	Обязанности государства регистрации ([название государства 1])	Обязанности государства эксплуатанта ([название государства 2])
Приложение 6, часть I, п. 8.6; Приложение 6, часть III, п. 6.6 Дос 9760, том II, часть В, глава 10, дополнение 10-А	Модификация и ремонт	Обеспечение их предварительного утверждения государством разработчика и государством изготовителя	Обеспечение включения соответствующих требований в МСМ и утверждение МСМ
Приложение 6, часть I, пп. 8.7 и 8.8 Приложение 6, часть III, п. 6.6	Утвержденная организация по техническому обслуживанию и свидетельство о техническом обслуживании	Утверждение основной организации по техническому обслуживанию [название эксплуатанта] и процедур в соответствии с п. 8.7 части I Приложения 6 и, если применимо, п. 8.8 части I Приложения 6 или п. 6.7 части III Приложения 6, а также уведомление [название ВГА государства 2] о соответствующих процедурах, подлежащих включению в МСМ	Утверждение договоренностей [название эксплуатанта] о выполнении оперативного технического обслуживания вне его основного места базирования. Обеспечение включения соответствующих процедур в МСМ и утверждение МСМ

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 "иностранным эксплуатантом"), должны соответствовать требованиям Приложений к Конвенции. Особенно 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 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 Конвенции предусматривает, что удостоверения о 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 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 соответствуют применимым стандартам части I и части III Приложения 6.

1.1.5 В целях оказания содействия в процессе утверждения и контроля за деятельностью иностранных эксплуатантов государства в соответствии со статьей 21 Конвенции обязуются предоставлять информацию относительно регистрации и принадлежности конкретных воздушных судов. Предполагается, что такая информация вместе с названиями государства эксплуатанта и эксплуатанта будет доступна на защищенном сайте ИКАО в рамках системы информации о воздушных судах, связанной с международным реестром СЭ.

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 по 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 стандартизированный 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 Типовая статья по безопасности полетов авиации не содержит ссылок на какие-либо санкции или меры наказания за несоблюдение стандартов, поскольку соглашения о воздушном сообщении обычно содержат статью, в которой 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 Конвенцией и Приложениями к ней, при условии, что это не приводит к необоснованной задержке в выполнении полета.

1.3.2 Положения п. 4.2.2.2 части I и п. 2.2.2.2 раздела II части III Приложения 6 требуют, чтобы государства учреждали программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом на их территории, и предприятия соответствующих действий, когда это необходимо для поддержания безопасности полетов.

1.3.3 Положения п. 3.6 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 Статья 29 Конвенции требует, чтобы воздушное судно имело на борту:

- 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 Приложение 7 требует, чтобы каждое воздушное судно имело установленную на видном месте около главного входа опознавательную табличку, в которой указаны, по крайней мере, национальный и регистрационный знаки.

1.3.6 Положения части I и раздела II части III Приложения 6 также требуют, чтобы на борту находились:

- официально заверенная 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, чтобы эти документы содержали их перевод на английский язык.

1.3.8 Бортовой журнал можно заменить общим заявлением с информацией, рекомендованной для занесения в бортовой журнал пунктом 11.4.1 части I и пунктом 9.4.1 раздела II части III Приложения 6, которое в повседневной практике называют донесением о полете.

1.3.9 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 в дополнении к части IV. Проверку следует тщательно планировать и можно ориентировать лишь на часть перечисленных пунктов, в зависимости от наличия времени и количества инспекторов. 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 п. 3 дополнения F к части I Приложения 6. В контексте иностранных эксплуатантов термин "утверждение" может пониматься как придание силы СЭ иностранного эксплуатанта, ведущее к признанию СЭ и разрешению на выполнение полетов таким иностранным эксплуатантом. Где это подходит, термин "утверждение" в части VI эквивалентен термину "придание силы" применительно к иностранным эксплуатантам.

1.4.1 В силу изложенных выше соображений и для осуществления своих полномочий и выполнения своих обязательств по 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 утверждение должно предоставляться на основе таких соглашений. Такие соглашения, рассматриваемые как технические соглашения, 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 инспекторских проверок на перроне). Утверждение должно предоставляться при отсутствии любых значительных отрицательных результатов/серьезных недостатков.

Примечание. Примеры значительных или серьезных замечаний по итогам проверки на перроне приводятся в п. 6.3 главы 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. Эту 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 п. 1.5, или его собственным ВГА.

1.4.5 При наличии существенных негативных выводов/серьезных недостатков 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 функционального 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 делегируются отраслевым структурам.

Примечание 2. Примером признанной на международном уровне системы аудита является программа ППОКОБП.

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 относится к оценке безопасности полетов рассматриваемой компании и аспектам будущего надзора.

2.1.4 Государствам следует сокращать количество требуемых сведений, используя имеющуюся информацию из официальных источников, например, 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 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 обо все 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 Защищенный паролем веб-сайт ICAO-NET, доступный для государств по адресу <http://www.icao.int/icaoenet/>, 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 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 получить информацию о возможностях в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и уровне соблюдения стандартов ИКАО другого государства из данных по линии Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Такие сведения можно получить на веб-сайте ИКАО www.icao.int следующим образом: "FSIX — Safety Oversight Information — Audit Results (1999–2004)" или "Audit Results (CSA)". Более подробные данные можно получить из кратких отчетов о проверках по линии УППКБП, размещаемых для сведения государств в сети ICAO-NET по адресу www.icao.int/icaonet/.

3.3 Полную информацию о результатах проверок УППКБП, которая предоставляется только государствам, можно получить на защищенном сайте ICAO SOA, который доступен с соответствующим паролем через домашнюю страницу FSIX. Защищенный сайт SOA предназначен для предоставления всем Договаривающимся государствам критической с точки зрения безопасности полетов информации, собранной от Договаривающихся государств, которые заполнили вопросник ВАДГ и контрольный перечень соблюдения в рамках подготовки к проверке УППКБП, а также из материалов проверок УППКБП, проводимых в настоящее время в соответствии с ВСП. На этом защищенном сайте размещаются окончательные отчеты о проверках SOA, включая выводы и рекомендации по итогам проверки, планы мероприятий государств и замечания по ним, а также комментарии секции SOA по планам мероприятий государств, в дополнение ко всей соответствующей информации, получаемой из базы данных AFDD.

3.4 Государства могут получить 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.

3.5 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 Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) 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 п. 1.4 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

ПОСТОЯННЫЙ НАДЗОР ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ИЗ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ

5.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 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.

5.1.2 Поэтому инспекторам ВГА следует планировать и проводить необходимые проверки в сфере безопасности полетов, когда воздушные суда из других государств находятся на территории этого государства. Эти инспекции следует планировать таким образом, чтобы не создавать необоснованных задержек при выполнении полетов воздушных судов.

5.1.3 Данный процесс проиллюстрирован на схеме в дополнении В к настоящей части.

5.2 ИНСПЕКТОРЫ

5.2.1 Все инспекторы, проводящие проверки иностранных воздушных судов, должны быть опытными сотрудниками, понимающими разницу между проверками на перроне, которые проводятся в отношении собственных эксплуатантов в рамках управленческих функций по осуществлению СЭ, и надзорными проверками воздушных судов иностранных эксплуатантов. Такие инспекторы проходят специальную подготовку, уполномочены проводить соответствующие проверки и имеют соответствующие удостоверения личности, идентифицирующие их как сотрудников ВГА.

5.2.2 Осмотры или проверки воздушного судна должны проводиться инспекторами, уже имеющими опыт работы с национальными эксплуатантами. 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 международных стандартах, а не на национальных правилах. Инспекторы 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. Инспекторы должны пройти подготовку и обладать информацией по следующим вопросам:

- Конвенция и Приложения 1, 6, 7 и 8;
- 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 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 Инспекторы должны готовиться к проверкам, знакомясь с последними изменениями 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 материалы 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 Проверки на перроне обычно 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 инспекторов, распределение задач и время для выполнения каждой задачи.

5.3.5 Обычно планируется проведение всеобъемлющих 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 инспекторами, 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 проверок воздушных судов конкретного эксплуатанта в центральной базе данных, доступной для соответствующих инспекторов 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 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 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 конкретным:

- а) государством эксплуатанта или государством регистрации;
- б) типом воздушных судов;

- с) характером перевозок (регулярные, нерегулярные, грузовые, воздушное такси и т. д.);
- d) иностранным эксплуатантом; или
- e) индивидуальным воздушным судном.

5.4 ПРОВЕРКИ

5.4.1 Ниже перечислены документы, с которыми необходимо ознакомиться при любой проверке иностранного эксплуатанта:

- свидетельство о регистрации;
- сертификат летной годности;
- квалификационные свидетельства, 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;
- ведомость наличия топлива и масла;
- документ, подтверждающий сертификацию по шуму.

5.4.2 Аспекты общего состояния воздушного судна, которые должны затрагиваться при каждой проверке:

- течи 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.

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 Более подробные рекомендации по проведению 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 инспектор при определении требуемых действий. Правила государства должны определять сферу возможных правоприменительных 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 проверок на перроне в дополнении к части IV. В ней описаны различные выводы и приводится пример уровней серьезности.

Таблица 6-1. Примеры уровней серьезностей 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	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
А. 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
		Не работает и в соответствии с положениями MEL	База данных системы управления полетом (FMS) в последнее время не обновлялась (менее 28 дней) Не работает и положения MEL неприменимы	База данных FMS не обновлялась более 28 дней Требуется, но не установлено
А. Кабина летного экипажа. Документация				
4	Руководства: Руководство по летной эксплуатации воздушного судна Руководство по производству полетов		Нет данных об утверждении государством регистрации. Неполное, но можно рассчитать характеристики Неполное (см. Приложение 6, добавление 2) или не утверждено государством эксплуатанта или не последняя версия	Нет на борту и невозможно рассчитать характеристики Нет на борту
5	Контрольные перечни	Не под рукой	Не под рукой и не используются или не последняя версия	Нет на борту
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

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
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 не заверенная копия. Нет перевода на английский язык	Нет на борту. Не обновлен
8 d)	Свидетельства членов экипажа (см. также "Е . Общие положения, 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 e)	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 f)	Разрешение на использование радиостанции	Незаверенная копия	Нет на борту	
8 g)	Свидетельство сертификации по шуму (если применимо)	Нет на борту. Нет перевода на английский язык		
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

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
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
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 влияющие на безопасность полетов	Отсутствует или имеются с серьезными неточностями/неполные
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
А. 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

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
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
В. Пассажирский салон. Безопасность				
1	Общее состояние	Грязно, неприбрано, 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 нестандартной 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
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

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
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 трапы/спасательные плоты (если требуются) (для полетов большой протяженности над водным пространством)	Не в местах, 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 кабинного 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 нет на борту
11	Члены кабинного экипажа		Члены кабинного экипажа находятся не в установленных 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

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
С. 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 небольшим 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 переключки 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)
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

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
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, АММ, 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	Повреждение (забоины, вмятины, трещины и т. д.), течи, люфт лопастей сверх допустимых пределов по MEL, АММ, 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 спецжидкости в зоне заправки туалета (голубой лед)	Течи (масло, топливо, гидросмесь, вода) сверх допустимых пределов
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 противопожарные барьеры/шторы. Замки на полу неисправны сверх пределов, допустимых по MEL

Номер пункта	Описание пункта	СЕРЬЕЗНОСТЬ		
		Незначительная	Существенная	Значительная
2	Опасные грузы	Неспособность 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 поврежденные швартовочных ремней, швартовочных узлов, грузовых поддонов/ контейнеров и/или замков	Поврежденные поддоны, контейнеры или сетки	Груз ненадежно закреплен и/или ненадлежащим образом размещен: – швартовочные ремни; – швартовочные узлы; – поддоны и контейнеры; – замки. Превышение допустимой удельной нагрузки на грузовой пол
Е. 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 знании английского языка или языка, используемого при ведении радиотелефонной связи (кроме случаев, когда действует план внедрения государства выдачи – до 5 марта 2011 г.)	Пилоты не знают английского языка или языка, используемого в радиотелефонной связи

Дополнение А

ТИПОВАЯ СТАТЬЯ ИКАО ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ

(дополняет п. 1.2 главы 1 части VI)

1. ЦЕЛЬ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

1.1 Типовая статья по безопасности полетов авиации содержит статью, конкретно посвященную вопросам безопасности полетов авиации, которую 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 о безопасности полетов предоставляет государствам стандартизированный процесс рассмотрения 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 Типовая статья по безопасности полетов авиации не содержит каких-либо ссылок на штрафные санкции или меры наказания за несоблюдение стандартов; это объясняется тем, что соглашения о воздушном сообщении обычно содержат статью, посвященную 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 Договаривающееся 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 безотлагательные 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 п. 4 выше, прекращаются как только основание для принятия этих мер перестает существовать.

6. Применительно к п. 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.

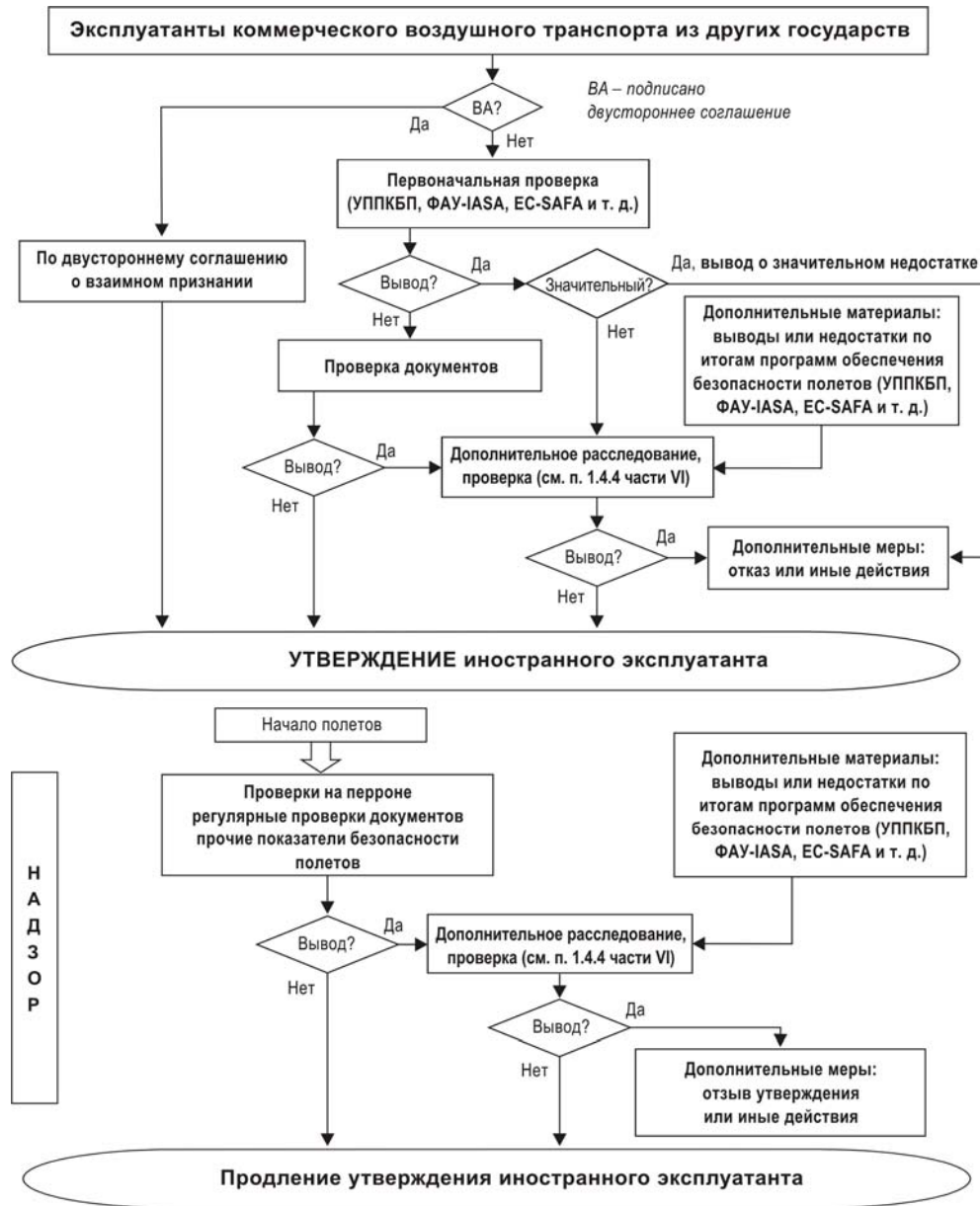


Рис. VI-Доп В-1. Блок-схема процесса утверждения и постоянного надзора

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:
Раздел 1В. Тип запрашиваемого утверждения. Заполняют все заявители, ставя отметку в соответствующей графе		
6. а) <input type="checkbox"/> Эксплуатант намерен выполнять коммерческие полеты на аэродромы и с аэродромов [название государства] б) <input type="checkbox"/> Эксплуатант намерен выполнять только полеты с техническими остановками в [название государства]		
7. 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"/> Чартерные перевозки <input type="checkbox"/> Перевозка опасных грузов	8. Географические районы предполагаемых полетов и предлагаемая структура маршрутов:	
Раздел 1С. Заполняется эксплуатантом		
9. Указать местонахождение на борту или представить дополнительную документацию, где указаны национальные и регистрационные знаки отдельных воздушных судов парка воздушных судов, эксплуатируемых в соответствии с СЭ:		

10. Представить следующую информацию:				
Тип ВС (изготовитель, модель и серия или основная серия)	Утверж- дение RVSM ¹	ETOPS ¹	Сертификация по шуму ² (указать главу Приложения 16)	Примечания
[ВС тип 1]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[ВС тип 2]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[ВС тип 3]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
[ВС тип 4]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
и т. д.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Приложить копии: <ul style="list-style-type: none"> • 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	
_____ Фамилия			_____ Подразделение	
		<input type="checkbox"/> Не утверждать		
Замечания:				
Подпись представителя ВГА:			Дата (день, месяц, год в формате дд/мм/гг):	

1. Утверждение государством эксплуатанта.
2. Утверждение государством регистрации.

ISBN 978-92-9231-718-8



9 7 8 9 2 9 2 3 1 7 1 8 8