



## **АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД**

**Анализ целесообразности заключения соглашений в области летной годности и обеспечения безопасности полетов между уполномоченными органами, а также организации обмена информацией в области работ по типовой сертификации авиационной техники (признания первичных сертификатов типа)**

Москва, 2023

## СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                                                                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Введение.....                                                                                                                                                                                                                                | 4  |
| 1. Политика ИКАО в области обеспечения безопасности полетов и летной годности воздушных судов.....                                                                                                                                           | 6  |
| 2. Состояние универсальной программы проверок в сфере обеспечения безопасности полетов в государствах—членах ЕАЭС.....                                                                                                                       | 11 |
| 2.1. Республика Армения.....                                                                                                                                                                                                                 | 13 |
| 2.2. Республика Беларусь.....                                                                                                                                                                                                                | 14 |
| 2.3. Республика Казахстан.....                                                                                                                                                                                                               | 16 |
| 2.4. Кыргызская Республика.....                                                                                                                                                                                                              | 17 |
| 2.5. Российская Федерация.....                                                                                                                                                                                                               | 18 |
| 2.6. Выводы по анализу систем контроля и надзора по безопасности полетов в государствах-членах ЕАЭС.....                                                                                                                                     | 19 |
| 3. Анализ законодательства в области сертификации авиационной техники в государствах-членах ЕАЭС (признание первичных сертификатов типа).....                                                                                                | 22 |
| 3.1. Республика Армения.....                                                                                                                                                                                                                 | 23 |
| 3.2. Республика Беларусь.....                                                                                                                                                                                                                | 25 |
| 3.3. Республика Казахстан.....                                                                                                                                                                                                               | 28 |
| 3.4. Кыргызская Республика.....                                                                                                                                                                                                              | 29 |
| 3.5. Российская Федерация.....                                                                                                                                                                                                               | 32 |
| 3.6. Деятельность Межгосударственного авиационного комитета.....                                                                                                                                                                             | 33 |
| 4. Предложения и рекомендации о целесообразности заключения соглашений в области летной годности и обеспечения безопасности полетов, а также организации обмена информацией в области работ по типовой сертификации авиационной техники..... | 37 |
| Заключение .....                                                                                                                                                                                                                             | 40 |
| Список использованных источников.....                                                                                                                                                                                                        | 42 |

### **Определения, обозначения, сокращения**

**ВС** – воздушное судно

**ЕАЭС, Союз** – Евразийский экономический союз

**ИКАО** – Международная организация гражданской авиации

**Конвенция** - Конвенции о международной гражданской авиации, подписанная 7 декабря 1944 г. в Чикаго.

**стандарт** - любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции

**рекомендуемая практика** - любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией

**Приложение 6 к Конвенции** – международный стандарт и рекомендуемая практика ИКАО в части эксплуатации воздушных судов

**Приложение 8 к Конвенции** – международный стандарт и рекомендуемая практика ИКАО в части летной годности воздушных судов

**МНМ** – механизм непрерывного мониторинга

**УППБП** – Универсальная программа проверок в сфере обеспечения безопасности полетов

**ГосПБП** – Государственная программа по безопасности полетов

**СУБП** – система управления безопасностью полетов

## Введение

Решением Высшего Евразийского экономического совета (далее - ВЕЭС) от 26 декабря 2016 г. № 19 утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики (далее – ОНСТП). В данном документе отражены следующие этапы реализации направления «Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности»:

применение стандартов и рекомендуемой практики ИКАО при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности;

оценка соответствия парка воздушных судов авиационных компаний государств-членов требованиям, предусмотренным приложением № 6 к Конвенции;

установление переходного периода на замену парка воздушных судов, не соответствующих требованиям, предусмотренным приложением № 6 к Конвенции;

запрет на эксплуатацию воздушных судов, не соответствующих требованиям, предусмотренным приложением № 6 к Конвенции;

создание интегрированной информационной базы данных авиационных событий для систем управления безопасностью полетов государств-членов;

гармонизация систем обслуживания воздушного движения в государствах-членах в целях создания «бесшовного» воздушного пространства.

Реализация положений ОНСТП осуществляется на основе утвержденного Распоряжением Евразийского межправительственного совета от 20 августа 2021 года № 15 Плана мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС в части воздушного транспорта на 2021-2023 годы (далее – «дорожная карта»).

Согласно пункту 51 проекта «дорожной карты» Евразийской экономической комиссией совместно с государствами – членами проводится работа по анализу вопроса целесообразности заключения соглашений в области летной годности и обеспечения безопасности полетов между уполномоченными органами, а также организации обмена информацией в области работ по типовой сертификации авиационной техники (признания первичных сертификатов типа).

В рамках данного аналитического доклада предлагается рассмотреть политику ИКАО в области обеспечения безопасности полетов и летной годности воздушных судов, состояние обеспечения безопасности полетов в государствах–членах ЕАЭС согласно Универсальной программе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (при использовании материалов, разработанных ранее Евразийской экономической комиссией), а также анализ законодательства государств-членов в области сертификации авиационной техники.

## **1. Политика ИКАО в области обеспечения безопасности полетов и лётной годности воздушных судов**

Одним из элементов безопасности полетов является безопасность эксплуатации самого воздушного судна, т.е. его уровень лётной годности. Однако данный уровень полностью не определяется стандартами лётной годности, содержащимися в Приложении 8 к Конвенции, а требует также применения стандартов Приложения 6 к Конвенции.

Цель Приложения 6 к Конвенции - способствовать обеспечению безопасности международной аэронавигации путем установления критериев безопасной эксплуатационной практики, а также способствовать эффективности и регулярности международной аэронавигации, рекомендуя государствам - членам ИКАО принимать меры для облегчения пролета над их территориями коммерческих воздушных судов других стран, которые действуют в соответствии с этими критериями. Стандарты ИКАО не препятствуют разработке национальных стандартов, которые могут быть более строгими, чем стандарты, содержащиеся в Приложении 6 к Конвенции. На всех этапах эксплуатации ВС минимальные стандарты - наиболее приемлемый компромисс, дающий возможность действовать коммерческой авиации и авиации общего назначения без ущерба для безопасности полетов. Стандарты, принятые всеми государствами-членами, охватывают такие области, как эксплуатация ВС, лётно-технические характеристики, оборудование навигации и связи, техническое обслуживание и ремонт, полетная документация, обязанности лётного состава и авиационная безопасность ВС.

Точно определенные стандарты и рекомендуемая практика имеются в отношении эксплуатационного минимума, который основывается на факторах ВС и окружающей обстановки каждого аэродрома. При условии согласия государства-эксплуатанта должен учитываться тип самолета, уровень сложности оборудования на борту самолета, характеристики средств обеспечения захода на посадку и ВПП и квалификацию экипажа при осуществлении процедур, связанных с производством полетов при любых погодных условиях.

С целью обеспечения безопасности полетов, первоочередным документом, который должно иметь воздушное судно, является сертификат летной годности, который свидетельствует о том, что воздушное судно годно к полетам. Однако до того, когда может быть выдан этот сертификат, должно быть установлено, что конструкция и эксплуатационные характеристики ВС соответствуют определенным нормам летной годности государства регистрации. В целях содействия импорту и экспорту ВС, а также обмену ВС для аренды, фрахтования или взаимному обмену ВС и содействия производству полетов ВС в международной авиации статья 33 Конвенции обязует государство регистрации признать и считать действительным сертификат летной годности, выданный другим Договаривающимся государством, при условии, что нормы летной годности, в соответствии с которыми выдан или признан действительным такой сертификат, одинаковы или превышают минимальные стандарты, которые в соответствии с Конвенцией может время от времени устанавливать ИКАО.

Признается, что стандарты ИКАО не будут заменять национальные нормативы и что национальные нормы летной годности, содержащие полные и подробные положения, которые отдельные государства сочтут необходимыми, будут основой для сертификации отдельных ВС. Каждое государство вправе разработать свои собственные полные и подробные нормы летной годности или выбрать полные и подробные нормы, установленные другим Договаривающимся государством. Уровень летной годности, который должны поддерживать национальные нормы, обозначен стандартами Приложения 8 к Конвенции, дополняемыми, где это необходимо, инструктивной документацией, содержащейся в техническом руководстве по летной годности.

В соответствии с положениями по сохранению летной годности ВС, государство регистрации обязано информировать государство разработчика, когда оно впервые вносит в свой реестр ВС определенного типа, сертифицированного последним. Это делается, чтобы государство-производитель могло передать государству регистрации любую полезную информацию, которую сочтет необходимой для поддержания летной годности ВС и его безопасной эксплуатации.

Государство регистрации также обязано передавать государству - производителю всю информацию по поддержанию летной годности, которую оно собирается передавать другим Договаривающимся государствам, которые имеют в своем реестре ВС того же типа.

Для участия воздушных судов в международных полетах, государство регистрации должно обеспечить выдачу сертификата их летной годности в соответствии с подробным и всеобъемлющим нормативным документом летной годности, применимым к данному типу воздушного судна. Согласно статье 29 Чикагской конвенции каждое воздушное судно договаривающегося государства, занятое в международной навигации, должно иметь свидетельство о его регистрации и сертификат летной годности. Кроме того, в соответствии со статьей 31 Чикагской конвенции сертификат летной годности выдается или признается действительным государством, в котором зарегистрировано воздушное судно. При этом Чикагская конвенция предусматривает признание действительным сертификата летной годности, выданного или признанного действительным государством регистрации, при условии, что требования, в соответствии с которыми такой сертификат был выдан или признан действительным, соответствуют минимальным стандартам, которые могут устанавливаться ИКАО, или превышать их.

Минимальные стандарты летной годности, содержатся в Приложении 8 «Летная годность воздушных судов». Однако, технические требования, изложенные в данном Приложении, включают в себя только общие стандарты, которые содержат определение (предназначенное для компетентных государственных полномочных органов) полной международной основы для признания государствами сертификатов на право производства полетов воздушными судами других государств в пределах их территории или над ней. В связи с этим, каждое государство разрабатывает свои собственные нормативные документы и правила летной годности, соответствующие с положениями Приложения 8 к Чикагской конвенции или принимают и внедряют соответствующие нормативы летной годности, разработанные другим договаривающимся государством.



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

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

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

Вышеизложенные различия имеются в национальных законодательствах государств-членов ЕАЭС по вопросам летной годности. Большинство государств-членов ЕАЭС не производят воздушные суда, соответственно национальные нормативные документы по летной годности не учитывают все аспекты, связанные с процессом проектирования, изготовления и эксплуатации воздушного судна.

В интересах безопасности воздушное судно должно быть спроектировано, изготовлено и эксплуатировано в соответствии с действующими требованиями к летной годности государства регистрации воздушного судна. Пригодность воздушного судна для выполнения полетов должна подтверждаться выдачей сертификата летной годности.

Для сертификации конкретных воздушных судов в качестве основы необходимо использовать национальные нормы летной годности, содержащие в

полном объеме и деталях информацию, рассматриваемую отдельными государствами, так как стандарты ИКАО не заменяют национальных правил летной годности. Стандарты, предусмотренные в Приложении 8 и дополненные Руководством по летной годности (Doc 9760) в качестве инструктивного материала, нормы определены в общем характере, а необходимый уровень летной годности, устанавливаемые договаривающимися государствами, должны быть более детально изложены в национальных законодательствах.

Законодательство государств-членов ЕАЭС, регламентирующее летную годность воздушных судов, необходимо гармонизировать с учетом положений, касающихся сохранения летной годности воздушных судов, где предусмотрено, что государство регистрации должно информировать государство разработчика о первичном занесении в свой реестр воздушного судна типа, сертифицированного в этом государстве-изготовителе. Это делается для того, чтобы государство разработчика могло передавать государству регистрации любые сведения, которые оно считает необходимыми для сохранения летной годности и безопасной эксплуатации воздушного судна. Государство регистрации должно также передавать государству разработчика всю подготовленную им информацию по сохранению летной годности для передачи при необходимости другим договаривающимся государствам, в реестр которых по имеющимся сведениям занесены воздушные суда того же типа.

Также законодательствами государств-членов ЕАЭС, регламентирующими летную годность воздушных судов, должны учитываться положения Приложения 8 к Чикагской конвенции и Руководства по летной годности, предусматривающие требования, предъявляемые к детальному проектированию и изготовлению воздушного судна.

## 2. Состояние универсальной программы проверок в сфере обеспечения безопасности полетов в государствах–членах ЕАЭС

Каждое государство создает и вводит систему контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с требованиями ИКАО [8]. ИКАО установила и определила 8 критических элемента, согласно которым проводится оценка государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов в рамках УППБП (Рисунок 1).



Рисунок 1.

В 2013 г. ИКАО начала переход к механизму непрерывного мониторинга (МНМ). МНМ изменит УППБП с однократной оценки положений государства на

систематический процесс, позволяющий проводить непрерывную оценку [9]. МНМ позволяет в режиме реального времени проводить оценку системы контроля по обеспечению безопасности полетов в государствах при условии, что государствами будет проводиться тесное сотрудничество в рамках онлайн системы. Основные мероприятия, осуществляемые на местах в рамках МНМ УППБП, включают: координируемые ИКАО миссии по валидации (ICVM), проверки в рамках всеобъемлющего системного подхода и проверки состояния безопасности полетов.

В рамках УППБП определены следующие восемь областей проверок [10]:

- 1) основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG);
- 2) организация гражданской авиации (ORG);
- 3) выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров (PEL);
- 4) производство полетов воздушных судов (OPS);
- 5) летная годность воздушных судов (AIR);
- 6) расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG);
- 7) аэронавигационное обслуживание (ANS);
- 8) аэродромы и наземные средства (AGA).

В этой связи, проверки ИКАО в рамках МНМ УППБП показывают систему контроля государства за обеспечением безопасности полетов по эффективности внедрения SARPS ИКАО в разрезе 8 критических элементов и 8 областей проверки. На сегодняшний день ИКАО в ходе проведения аудита авиационных властей использует множество протокольных вопросов, которые регулярно пересматриваются.

Результаты аудита ИКАО выявляют уровень внедрения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в стране, а также замечания, влияющие на безопасность полетов.

Способность государства осуществлять контроль за обеспечением БП определяется по показателю эффективности реализации (EI), который вычисляется по каждому КЭ или каждой области проверки. Общий показатель EI государства – это процентная доля удовлетворительных выводов по ВП по отношению к общему

числу удовлетворительных и неудовлетворительных выводов по протокольным вопросам [11].

Государства-члены ЕАЭС неоднократно проходили проверки ИКАО в рамках МНМ УППБП. Далее приведены уровни эффективного внедрения SARPS ИКАО по результатам последних аудитов/валидационных миссий, проведенных ИКАО в государствах-членах ЕАЭС [7] (Таблица 1).

По итогам аудита в 2015 г. самый высокий показатель внедрения (83,75 %) у Республики Армения и самый низкий у Республики Беларусь (58,11 %).

В соответствии с данными МНМ УППБП размещенными на портале ИКАО, Республика Армения занимает 50-ю, Республика Казахстан – 73-ю, Российская Федерация – 81-ю, Кыргызская Республика – 102-ю и Республика Беларусь – 130-ю позицию среди 185 государств-членов ИКАО.

Таблица 1.

| Государство           | Уровень эффективного внедрения (%) | Год проверки |
|-----------------------|------------------------------------|--------------|
| Республика Армения    | 83,75                              | 2015         |
| Республика Беларусь   | 58,11                              | 2015         |
| Республика Казахстан  | 74,13                              | 2016         |
| Кыргызская Республика | 72,41                              | 2019         |
| Российская Федерация  | 70,58                              | 2015         |

## 2.1. Республика Армения

По результатам аудита ИКАО, проведенного в Республике Армения в 2015 г., был достигнут самый высокий уровень эффективного внедрения SARPs среди государств-членов ЕАЭС. На рисунке 2 представлены показатели Армении в разрезе 8 областей проверки и 8 критических элементов ИКАО. Минимальный уровень внедрения был зафиксирован по 8 КЭ в отношении разрешения проблем безопасности 68,63%. Общий уровень внедрения стандартов ИКАО в Армении выше среднеевропейского уровня, однако процент внедрения по 1 КЭ в отношении

«основного авиационного законодательства» составляет 71%, что является немного меньше среднеевропейского уровня равному 81%. Несмотря на довольно устойчивые показатели можно отметить небольшой регресс в соответствии стандартам ИКАО государственной системы по безопасности полетов в Армении по сравнению с результатами аудита ИКАО проведенными в 2007 г. Так процент внедрения снизился с 96% в 2007 г. до 83% в 2015 г.

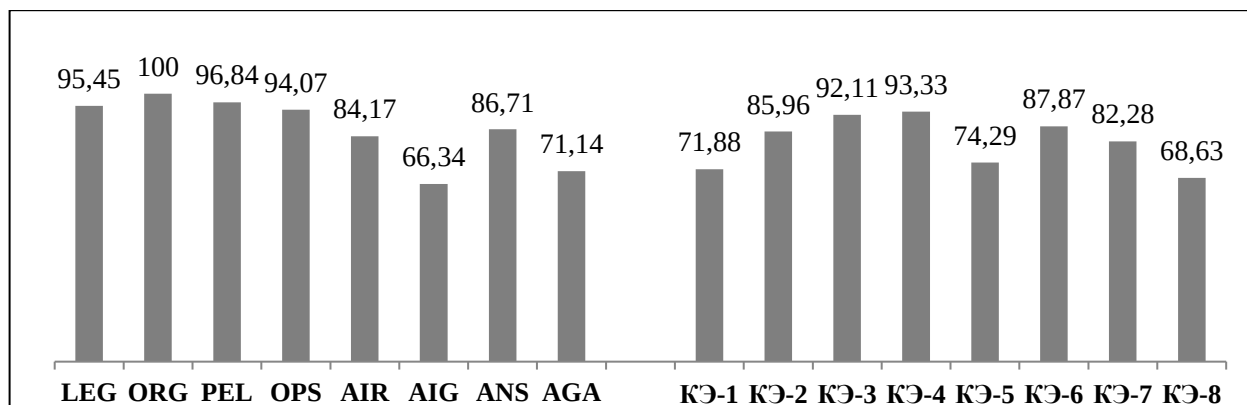


Рисунок 2.

В Республике Армения принято Решение Правительства Республики Армения «Об утверждении государственной программы по летной безопасности Республики Армения» от 10.12.2015 г. №1460-Н. Вместе с тем в Законе Республики Армения «Об авиации от 22.02.2007 г., утвержденного Национальным собранием Республики Армения, закреплены некоторые положения с отсылкой на стандарты ИКАО. Комитет гражданской авиации Республики Армения является государственным руководящим органом в области авиационной безопасности, безопасности полетов в Республике Армения.

## 2.2. Республика Беларусь

На рисунке 3 представлены результаты аудита в Республике Беларусь, проведенного в 2015 году. Необходимо отметить, что уровень эффективного внедрения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в Беларуси является минимальным по сравнению с остальными странами-членами ЕАЭС. В тоже время, несмотря на довольно невысокий уровень внедрения в Беларуси аудиторами ИКАО не было обнаружены существенные замечания влияющих на безопасность полетов.

Кроме того, средний эффективный уровень внедрения (58,11%) является ниже среднемирового показателя (65,41%) и среднеевропейского (77,07%). В соответствии с показателями, очевидно, что довольно слабым является уровень внедрения по 4 КЭ (21,74%), указывая тем самым на проблемы кадровой политики. Данные проблемы в свою очередь отражаются также на невысоком уровне (33,33%) организации гражданской авиации (ORG) в авиационных властях Беларуси. Дополнительно нужно отметить достаточно невысокий показатель внедрения SARPs ИКАО по 8 и 3 КЭ, где, соответственно, 42% и 47% уровня внедрения стандартов.

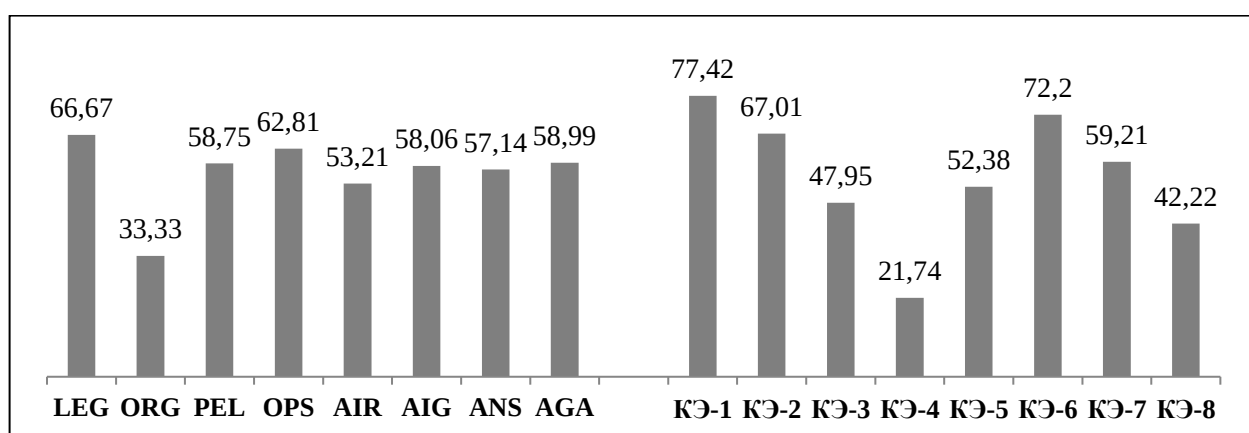


Рисунок 3.

В настоящее время в Республике Беларусь в соответствии с требованиями стандартов и рекомендуемой практики, изложенных в Приложении 19 к Конвенции о Международной гражданской авиации, разработана «Национальная программа по безопасности полетов гражданской авиации Республики Беларусь», которая утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28 августа 2019 года № 563.

В целях совершенствования деятельности по осуществлению контроля в области гражданской авиации в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 4 сентября 2019 года № 328 «О создании учреждения» некоторые функции и виды деятельности делегированы государственному учреждению «Авиационная инспекция», которая находится в подчинении Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и является инспекторским органом в области гражданской авиации, осуществляющим в рамках

обязательств, принятых в соответствии с международными договорами Республики Беларусь, контроль за безопасностью полетов воздушных судов и авиационной безопасностью в области гражданской авиации.

В Республике Беларусь ведется постоянная целенаправленная работа по повышению уровня эффективного внедрения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. По всем Приложениям к Конвенции о международной гражданской авиации разработаны и утверждены нормативные правовые акты в виде Авиационных правил, в которых учтены стандарты и рекомендуемая практика ИКАО по всем направлениям деятельности гражданской авиации.

### 2.3. Республика Казахстан

На рисунке 4 представлены результаты скоординированной ИКАО валидационной миссии (ICVM), проведенной в Республике Казахстан в 2016 г. с целью устранения существенного замечания по безопасности полетов в области летной эксплуатации в отношении сертификации авиакомпаний.

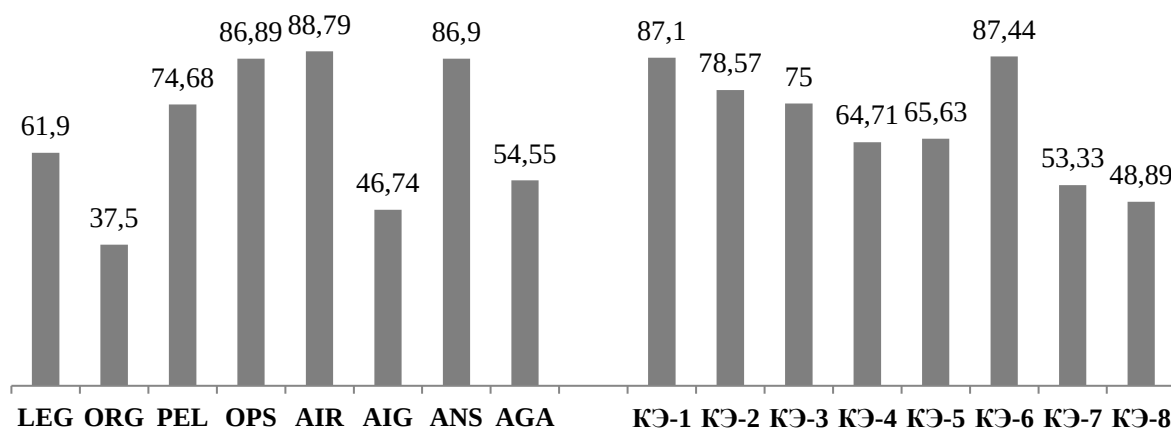


Рисунок 4.

Для осуществления программ в области обеспечения безопасности полетов ИКАО оказывает техническо-консультационную помощь через Бюро технического сотрудничества (БТС) ИКАО. Программа технического сотрудничества ИКАО предоставляет консультации и помощь в разработке и реализации проектов по всему спектру гражданской авиации, направленных на безопасность полетов,



авиационную безопасность, охрану окружающей среды и устойчивого развития национальной и международной гражданской авиации.

Республикой Казахстан в 2012 г. было заключено соглашение с БТС в целях устранения существенных замечаний ИКАО в областях летной годности и летной эксплуатации, выявленных в ходе аудита ИКАО 2009 г. В последующих 2014 и 2016 гг. были устранены существенные замечания в рамках ICVM. Устранение существенных замечаний позволило снять ограничения Европейской Комиссии на полеты казахстанских авиакомпаний в Европейский Союз. В целом средний уровень эффективного внедрения SARPs ИКАО в Республике Казахстан вырос с 47% в 2009 г. до 74% в 2016 г. В конце 2017 г. данный уровень среди государств-членов ЕАЭС был вторым после Республики Армения.

В сфере управления безопасностью полетов действует Программа по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденная постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 г. № 136, которая разработана в соответствии с требованиями Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», приложений 17 и 19 и Дос 9859 ИКАО «Руководство по управлению безопасностью полетов».

## **2.4. Кыргызская Республика**

В результате проверки системы гражданской авиации Кыргызской Республики, проведенной в рамках МНМ УППБП в 2016 году и последующей Миссии ICVM 2019 (миссия ИКАО по валидации), выполненной с целью валидации статуса корректирующих действий, предпринимаемых государством в отношении сделанных ранее выводов и рекомендаций аудита 2016 года, был достигнут прогресс по 95 вопросам протокола в областях PEL и OPS, в результате чего обновленный общий показатель эффективного внедрения (EI) в Кыргызской Республике составил 72,41%, а также вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC) в Кыргызской Республике был успешно решен и данный SSC был снят 7 июня 2019 года.

В целом результаты аудита ИКАО в Кыргызской Республике отображены на рисунке 5.

На сегодняшний день авиакомпании «AviaTrafficCompany» и «Air Manas Air Company» имеют сертификат IOSA и занесены в Реестр авиакомпаний, прошедших аудит IOSA.

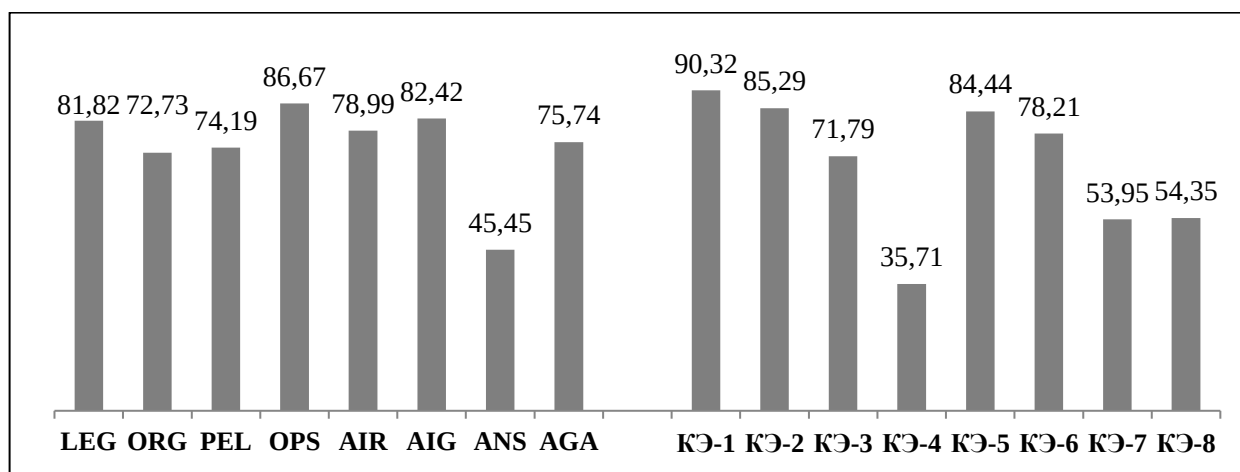


Рисунок 5.

Следует также отметить, что Авиационные правила Кыргызской Республики 19 «АПКР-19 Безопасность полетов» соответствует Приложению 19.

## 2.5. Российская Федерация

На рисунке 6 приведены результаты аудита ИКАО Российской Федерации, проведенного в 2015 г. Аудиторы проверили работу системы контроля за обеспечением безопасности полетов в Российской Федерации путем проверки Министерства транспорта Российской Федерации, Межгосударственного авиационного комитета, Федерального агентства воздушного транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации», территориальных управлений Росавиации и Ространснадзора в Северо-Западном федеральном округе на соответствие стандартам и рекомендуемой практике ИКАО. В Российской Федерации система контроля за обеспечением безопасности полетов является самой сложной по сравнению с остальными государствами-членами ЕАЭС.

Средний уровень внедрения SARPs в Российской Федерации составляет около 71 %, что близко к среднеевропейскому значению (Рисунок 6). Однако следует отметить, что данный показатель существенно снизился по сравнению с результатом аудита 2008 года, когда уровень соответствия составлял 84%. Кроме того, текущий уровень внедрения по основному авиационному законодательству и нормативным актам гражданской авиации (LEG) – 68%, организации гражданской авиации (ORG) – 64% и выдачи свидетельств авиационному персоналу и подготовке кадров (PEL) – 61% заметно ниже среднеевропейских показателей (LEG – 74%; ORG – 73%; PEL – 85%), а также незначительно уступает среднемировому (LEG – 71%; ORG – 67%; PEL – 73%).

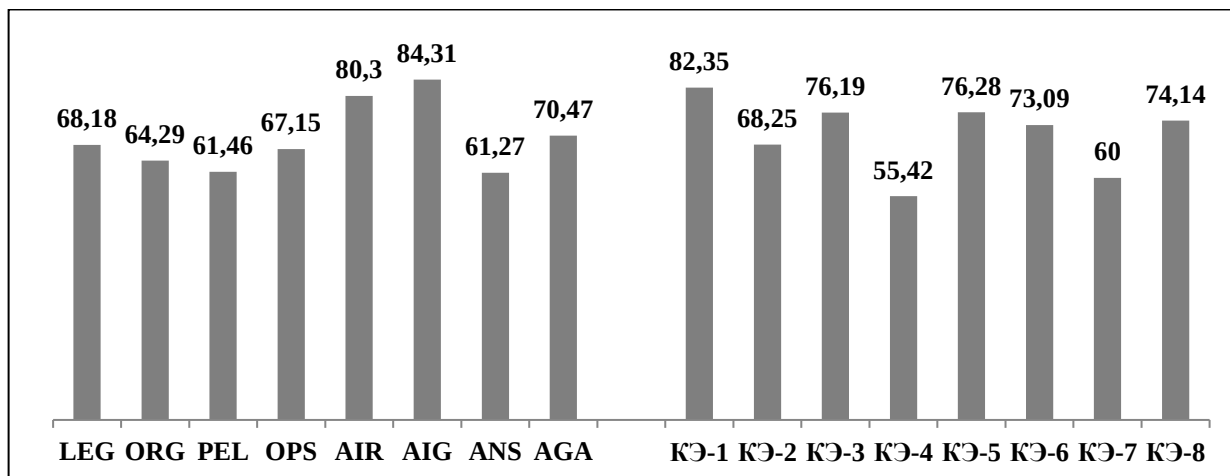


Рисунок 6.

В настоящее время в Российской Федерации отработка замечаний по результатам аудита ИКАО в рамках МНМ УППБП находится в стадии завершения.

## 2.6. Выводы по анализу систем контроля и надзора по безопасности полетов в государствах-членах ЕАЭС

На рисунке 7 показан уровень безопасности полетов в государствах-членах ЕАЭС в области летной годности воздушных судов (AIR) в рамках УППБП. Невысокий уровень соответствия стандартам и рекомендуемой практики ИКАО в этой сфере отмечается в Республике Беларусь (53,21 %).

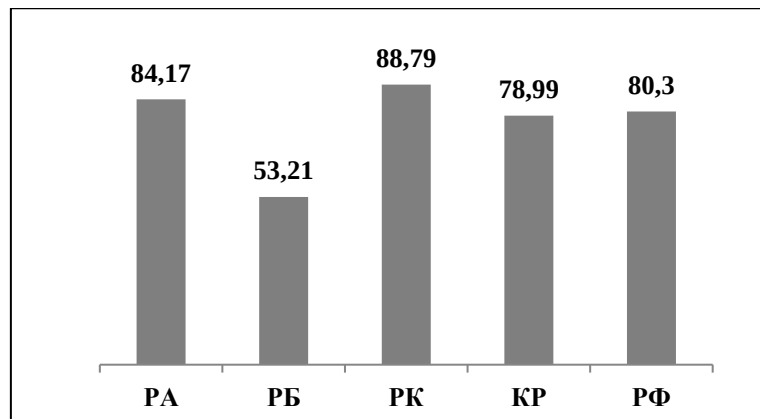


Рисунок 7

Для наглядности на рисунке 8 показан уровень внедрения SARPs по 8 КЭ в государствах-членах ЕАЭС, а также среднемировые и среднеевропейские показатели.

Очевиден невысокий уровень соответствия стандартам и рекомендуемой практики ИКАО по 4-ому КЭ в отношении квалификации и подготовки технического персонала в авиационных администрациях Кыргызской Республике и Республике Беларусь. Вместе с тем, среднемировой показатель по 4-ому КЭ также является низким в отношении всех государств-членов ИКАО. Данный тренд высвечивает проблемы авиационных администраций в подготовке и привлечении высококвалифицированных кадров на работу, что в свою очередь оказывает негативное влияние на системы контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах-членах ИКАО.

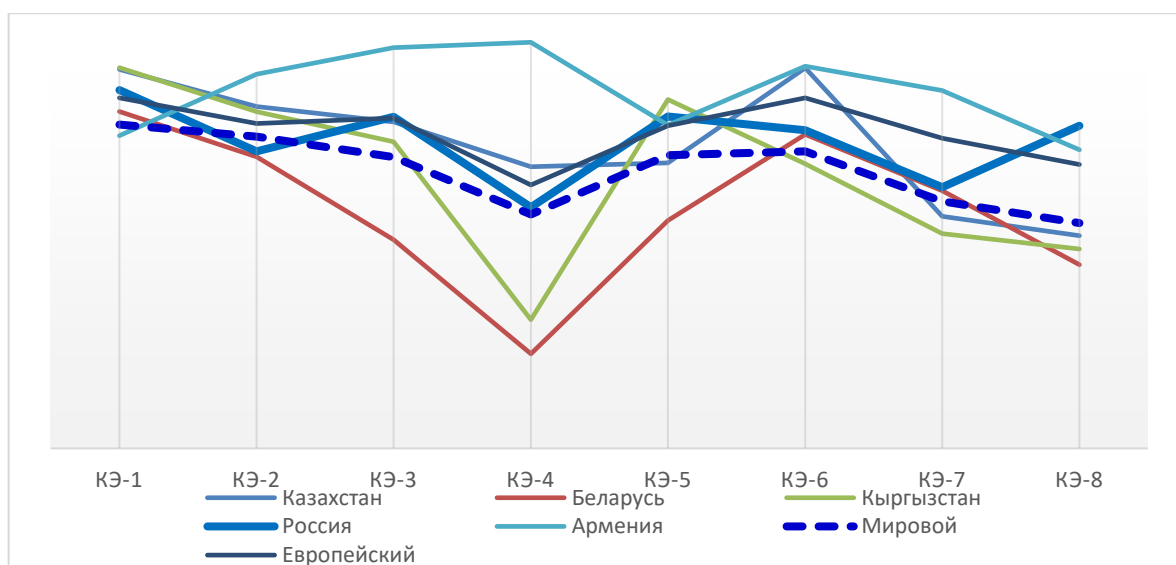


Рисунок 8.

Государствам-членам ИКАО, в том числе и государствам-членам ЕАЭС, необходимо внедрять Государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП). Следует отметить, что внедрить в полном объеме основные принципы ГосПБП всем государствам-членам ЕАЭС в рамках ГПБП ИКАО необходимо в среднесрочной перспективе до 2022 г., согласно целям ГПБП [12].

По результатам проведенного Евразийской экономической комиссией анализа можно сделать вывод о том, что в области соответствия требованиям Приложения 6 к Конвенции в государствах-членах Союза проблемы в целом отсутствуют.

### **3. Анализ законодательства в области сертификации авиационной техники в государствах-членах ЕАЭС (признание первичных сертификатов типа)**

Сертификация авиационной техники представляет собой часть системы обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации и направлена на обеспечение допуска к эксплуатации авиационной техники, соответствующей государственным требованиям к летной годности и охране окружающей среды.

Сертификат типа – это документ, выданный государством разработчика, то есть государством, имеющим юрисдикцию над организацией – разработчиком воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта, для определения типовой конструкции воздушного судна (двигателя или винта) и подтверждения соответствия этой конструкции нормам лётной годности данного государства.

Сертификат типа предназначен для определения эталона типовой конструкции воздушного судна (двигателя или винта), который будет использоваться для контроля этих изделий при их серийном производстве [23]. При проведении сертификационных работ государство разработчика использует сертификационный базис, содержащий только применимые к данному объекту сертификации требования к лётной годности. Сертификационный базис может включать специальные условия лётной годности, условия подтверждения эквивалентного уровня безопасности и/или освобождения от требований в случае определения государством их применимости к данной типовой конструкции. Исключение/освобождение от выполнения некоторых требований стандартов лётной годности и/или охраны окружающей среды основывается на условии отсутствия негативного влияния на безопасность полётов [24].

Помимо сертификата типа могут выдаваться иные сертификаты соответствия, например, сертификат типа по шуму на местности. Кроме того, конкретный экземпляр воздушного судна сертифицированной типовой конструкции должен получить также сертификат лётной годности, выдаваемый уполномоченным органом государства регистрации этого воздушного судна [24].

Организацией, ответственной за соответствие типовой конструкции сертификационному базису на протяжении всего срока эксплуатации воздушных судов данного типа, является организация - держатель сертификата типа (или её правопреемник) [24].

### **3.1. Республика Армения**

В Республике Армения вопросы сертификации закреплены в Законе Республики Армения «Об авиации» от 2 февраля 2007 года № НО-81-Н. В частности, в статье 23 определяется контроль и сертификация лётной годности:

- контроль в отношении лётной годности, а также считающихся важными с точки зрения лётной безопасности запасных частей, устройств и оборудования (аэронавтические изделия) воздушного судна, имеющего национальную принадлежность Республики Армения воздушного судна, осуществляет уполномоченный орган технического регулирования.

- воздушному судну пригодному для полётов, на основании письменной заявки его владельца или эксплуатанта, уполномоченным органом технического регулирования выдаётся удостоверение лётной годности с определённым сроком действия.

Требования в отношении лётной годности и эксплуатации воздушного судна устанавливает уполномоченный орган технического регулирования.

Установленные уполномоченным органом технического регулирования запреты и ограничения, связанные с деятельностью воздушного судна должны отмечаться в удостоверении лётной годности.

На основании письменной заявки владельца или эксплуатанта воздушного судна, уполномоченный орган технического регулирования может продлить срок действия удостоверения лётной годности, если в результате проведённых в установленном порядке исследований лётной годности выяснится пригодность воздушного судна.

Осуществляемые уполномоченным органом технического регулирования, исследования и проверки лётной годности могут включать любое одно или несколько из следующих действий:

- 1) изучение отчётов владельца (эксплуатанта) о техническом обслуживании воздушного судна и других технических отчётов и представленных справок;
- 2) изучение документов владельца (эксплуатанта) о техническом обслуживании воздушного судна;
- 3) проверка физического состояния воздушного судна;
- 4) лётное испытание воздушного судна.

В сертифицированный период удостоверения лётной годности, уполномоченный орган технического регулирования осуществляет контроль в отношении лётной годности в установленном им порядке, в отдельных случаях, также и на основании заявки владельца или эксплуатанта воздушного судна.

Владелец или эксплуатант воздушного судна обязан предоставить уполномоченному органу технического регулирования всю информацию относительно лётной годности, обслуживания, модификаций и ремонта воздушного судна, а также информацию и статистику о его деятельности.

В процессе контроля лётной годности и сертификации владелец или эксплуатант воздушного судна оказывает уполномоченному органу технического регулирования необходимое для осуществления его задач содействие. В случае необходимости лётных проверок они осуществляются владельцем или эксплуатантом с участием представителя, назначенного уполномоченным органом технического регулирования.

Уполномоченным органом технического регулирования в Республике Армения является Комитет гражданской авиации Республики Армения.



### 3.2. Республика Беларусь

Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16.05.2006 N 117-З (ред. от 13.06.2018) в статье 25 содержит положения о сертификации гражданских и экспериментальных воздушных судов, беспилотных авиационных комплексов, авиационных двигателей и воздушных винтов:

сертификация гражданских и экспериментальных воздушных судов, беспилотных авиационных комплексов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа подтверждается выдачей сертификата типа, если в ходе ее осуществления установлено, что гражданские и экспериментальные воздушные суда, беспилотные авиационные комплексы, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа соответствуют требованиям, установленным авиационными правилами и иными нормативными правовыми актами, за исключением технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, а конструкции гражданских и экспериментальных воздушных судов, беспилотных авиационных комплексов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признаны в качестве типовых.

Сертификация единичных экземпляров гражданских и экспериментальных воздушных судов, беспилотных авиационных комплексов, авиационных двигателей и воздушных винтов подтверждается выдачей сертификата экземпляра, если в ходе ее осуществления установлено, что такие гражданские и экспериментальные воздушные суда, беспилотные авиационные комплексы, авиационные двигатели и воздушные винты соответствуют требованиям, установленным авиационными правилами и иными нормативными правовыми актами, за исключением технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

Гражданское воздушное судно, беспилотный авиационный комплекс, авиационный двигатель и воздушный винт в процессе серийного производства должны проходить в установленном порядке испытания и проверки, по завершении которых на гражданское воздушное судно, беспилотный летательный аппарат

выдается сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), а на авиационный двигатель и воздушный винт их изготовителем оформляется документ, эквивалентный сертификату летной годности (удостоверению о годности к полетам). Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского воздушного судна, беспилотного летательного аппарата, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а изготовление - требованиям, установленным авиационными правилами и иными обязательными для соблюдения техническими нормативными правовыми актами.

Сертификация в области гражданской авиации в целях выдачи сертификата типа, сертификата экземпляра, сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) осуществляется специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

В соответствии с Авиационными правилами Республики Беларусь «Организация государственной регистрации гражданских воздушных судов», утвержденными Постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12.02.2008 № 5, в случае признания сертификата типа воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, выдается сертификат одобрения сертификата типа гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта. Выдача сертификата одобрения сертификата типа гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта производится Департаментом по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в порядке, установленном законодательством об административных процедурах.

Сертификат типа, сертификат экземпляра аннулируются органами, выдавшими эти документы, в случае принятия в соответствии с законодательством компетентным органом решения о прекращении эксплуатации воздушных судов данного типа, данного экземпляра воздушного судна. Орган, принявший решение об аннулировании соответствующего сертификата, не позднее пяти рабочих дней со

дня принятия такого решения информирует об этом в письменном виде владельца этого сертификата с указанием причин его аннулирования.

Действие сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) приостанавливается органом, выдавшим этот сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), в случае:

нарушения правил летной эксплуатации и технического обслуживания, предусмотренных эксплуатационной документацией воздушного судна;

выявления в процессе эксплуатации и ремонта воздушного судна нарушений требований к летной годности, установленных авиационными правилами и иными обязательными для соблюдения техническими нормативными правовыми актами.

Орган, принявший решение о приостановлении действия сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), не позднее пяти рабочих дней со дня принятия такого решения информирует об этом в письменном виде владельца сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) с указанием причин приостановления его действия.

Возобновление действия сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) осуществляется после устранения причин, вызвавших приостановление его действия, органом, который принял решение о приостановлении действия сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), в порядке, определяемом Советом Министров Республики Беларусь, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

Согласно статье 27 Воздушного кодекса Республики Беларусь, воздушное судно, авиационный двигатель или воздушный винт, произведенные (модернизированные) в иностранном государстве и поступающие в Республику Беларусь для эксплуатации в гражданской авиации, должны иметь сертификат типа, выданный компетентным органом иностранного государства - разработчика или иного иностранного государства либо международной организации. Порядок признания сертификата типа воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта иностранного государства определяется Советом Министров Республики Беларусь, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь.

Воздушное судно, поступающее в Республику Беларусь для эксплуатации в гражданской или экспериментальной авиации, должно иметь экспортный сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) либо другой эквивалентный документ, выданный компетентным органом государства-экспортера.

Специально уполномоченный орган в области гражданской авиации или специально уполномоченный орган в области экспериментальной авиации признают сертификат типа, выданный компетентным органом иностранного государства - разработчика или иного иностранного государства либо международной организацией, а также экспортный сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) или другой эквивалентный документ, выданный компетентным органом государства-экспортера, если они соответствуют международным стандартам, признаваемым Республикой Беларусь.

### **3.3. Республика Казахстан**

В Республике Казахстан вопросы сертификации гражданских воздушных судов закреплены в Законе Республики Казахстан от 15.07.2010 N 339-4 (ред. от 05.10.2018) «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации». Согласно статье 16-9 данного закона, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет сертификацию и выдачу сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов, свидетельства на право выполнения авиационных работ, сертификата авиационного учебного центра, сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации, сертификата типа, сертификата годности аэродрома (вертодрома), сертификата летной годности гражданского воздушного судна, сертификата по организации досмотра службой авиационной безопасности аэропорта, экспортного сертификата летной годности воздушного судна, сертификата поставщика аэронавигационного обслуживания, сертификата авиационного медицинского центра.

В соответствии с Постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 июля 2019 года № 530 уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации является акционерное общество «Авиационная администрация Казахстана».

Правила сертификации и выдачи сертификата типа утверждены приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 16 октября 2015 года № 994. В соответствии с данным актом сертификат типа – документ, подтверждающий соответствие нормам летной годности конструкции типа гражданского воздушного судна. Гражданское воздушное судно новой конструкции (нового типа), предназначенное для серийного производства, подлежит сертификации уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации на соответствие его действующим в Республике Казахстан нормам летной годности и должно иметь выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации сертификат типа после прохождения им заводских, государственных и эксплуатационных испытаний.

Сертификат типа, выданный иностранным государством, международной организацией в сфере гражданской авиации, осуществляющей сертификацию воздушных судов, признается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации при условии, что требования в соответствии с которыми выдан сертификат типа, соответствует стандартам Международной организации гражданской авиации и нормам летной годности, установленным в Республике Казахстан.

### **3.4. Кыргызская Республика**

Статья 11 Воздушного кодекса Кыргызской Республики № 218 от 6 августа 2015 года предусматривает сертификацию гражданских воздушных судов Кыргызской Республики и их частей, включая проведение необходимых проверок технических и эксплуатационных условий воздушных судов, а также регистрацию гражданских воздушных судов Кыргызской Республики и ведение реестра воздушных судов Кыргызской Республики.

Однако, ввиду отсутствия как человеческих, так и финансовых ресурсов на сертификацию ВС, авиадвигателей и воздушных винтов (ВВ) и нецелесообразности их проведения, Орган ГА Кыргызской Республики не проводит их сертификацию, а только признает первичные сертификаты типа ВС, авиадвигателей и ВВ, выданные странами разработчиками или изготовителями авиационной техники, которые имеют развитую систему производства и сертификации, например, такие как: США, Канада, страны Евросоюза, Россия и т.п.

Нормы Воздушного кодекса Кыргызской Республики требуют, чтобы каждое воздушное судно имело сертификат типа и сертификат летной годности. Эксплуатант и (или) собственник воздушного судна должны поддерживать воздушное судно, зарегистрированное и (или) эксплуатируемое в Кыргызской Республике в состоянии годности к полетам, а также, чтобы воздушные суда проходили техническое обслуживание. Эксплуатант воздушного судна обязан в рамках требований по поддержанию летной годности воздушного судна осматривать, проверять воздушное судно и его части, а также, осуществлять профилактические работы во время его использования и поддерживать в состоянии, обеспечивающем безопасность полетов. Кроме того, техническое обслуживание, капитальные и обязательные модификации воздушного судна и его частей, а также контроль качества выполненных работ, проводятся в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики и техническими условиями изготовителя определенного типа воздушного судна и его частей.

Статья 52 Воздушного кодекса Кыргызской Республики предусматривает, выдачу Сертификата летной годности, которая удостоверяет способность воздушного судна выполнять безопасные полеты. Сертификат летной годности выдается на один год, с последующим ежегодным продлением, и действует до тех пор, пока воздушное судно соответствует нормам летной годности. При несоответствии воздушного судна установленным нормам летной годности, действие сертификата приостанавливается. Для подтверждения соответствия воздушного судна установленным нормам летной годности, при необходимости, производится контрольно-испытательный полет. Самодельным и беспилотным

воздушным судам сертификат летной годности не выдается. Порядок выдачи, приостановления и аннулирования сертификата летной годности (в том числе легких и сверхлегких воздушных судов) регулируется Авиационными правилами и иными нормативными правовыми актами Кыргызской Республики. Кроме того, Орган ГА Кыргызской Республики выдаёт Сертификат ВС по шуму на местности и Разрешение на использование бортовых радиостанций.

При передаче ВС в другую страну Орган ГА Кыргызской Республики по запросу эксплуатанта или владельца выдает экспортный сертификат лётной годности, если до момента его исключения из реестра ВС было в состоянии лётной годности.

Сертификат летной годности иностранного воздушного судна, выданный государством его регистрации, признается в Кыргызской Республике, если он выдан в соответствии с вступившими в установленном законом порядке в силу международными договорами, участницей которых является Кыргызская Республика.

При несоответствии воздушного судна отдельным установленным нормам летной годности Орган гражданской авиации может выдать такому воздушному судну Специальное разрешение на выполнение перелета без коммерческой загрузки до аэродрома, на котором будет произведено соответствующее техническое обслуживание. Перед выдачей Разрешения на выполнение специального перелета Орган гражданской авиации проводит проверку воздушного судна и его документации и определяет возможность выполнения перелета.

В соответствии с положениями по сохранению летной годности ВС, Кыргызская Республика, как государство регистрации ВС, обязательно информирует государство разработчика, когда оно впервые вносит в свой реестр ВС определенного типа.

### 3.5. Российская Федерация

В соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ обязательная сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа, беспилотных авиационных систем и их элементов проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации. Обязательная сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы соответствуют требованиям к летной годности и к охране окружающей среды и конструкция гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признана в качестве типовой.

Федеральные авиационные правила «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденные приказом Минтранса России от 17 июня 2019 г. N 184, регулируют порядок проведения обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, вспомогательных двигателей воздушных винтов, бортового авиационного оборудования ВС, пилотируемых свободных аэростатов, дирижаблей, беспилотных авиационных систем и их (или) элементов.

Сертификат типа выдается уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов. Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396 «Об утверждении положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» осуществляет обязательную сертификацию гражданских воздушных судов.

Федеральное автономное учреждение «Авиационный регистр Российской Федерации» (далее - Авиарегистр России) создано в соответствии с распоряжением



Правительства Российской Федерации от 08 декабря 2010 года № 2197-р. Основной целью и предметом деятельности Авиарегистра России является выполнение работ в сфере сертификации в гражданской авиации и подтверждения соответствия в авиационной промышленности и гражданской авиации в целях исполнения Учредителем полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации, научная, образовательная деятельность и выполнение государственных работ в области предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.

Основные виды деятельности Авиарегистра России - выполнение работ в сфере сертификации в гражданской авиации и подтверждения соответствия в авиационной промышленности и гражданской авиации в целях исполнения Учредителем полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации, осуществление научной и образовательной деятельности в целях развития гражданской авиации, включая:

- выполнение работ в сфере сертификации объектов гражданской авиации в целях исполнения Учредителем полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

- выполнение работ по подтверждению соответствия организаций авиационной промышленности и гражданской авиации установленным требованиям в целях исполнения Учредителем полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

### **3.6. Деятельность Межгосударственного авиационного комитета**

В декабре 1991 г. 12 постсоветских республик (за исключением стран Балтии) подписали Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (далее - Соглашение) для сохранения единых авиационных правил, норм летной годности, единой системы сертификации авиационной техники и ее производства, международных категорированных аэродромов и их оборудования, независимого расследования авиационных происшествий, координации вопросов развития гражданской авиации и гармонизации национальных программ развития

систем организации воздушного движения [18]. Подписание Соглашения в числе важнейших межгосударственных документов стало первым шагом государств-участников СНГ к созданию наднациональных и многосторонних систем управления транспортом.

Соглашением было предусмотрено образование двух органов - Совета по авиации и использованию воздушного пространства в качестве коллегиального органа и Межгосударственного авиационного комитета (МАК), как постоянно действующего исполнительного органа по практической реализации Соглашения.

Деятельность МАК направлена на достижение целей безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации и эффективного использования воздушного пространства государств – участников Соглашения. Он администрирует единую для применения в государствах-членах ЕАЭС систему авиационных правил, содержащих нормы летной годности для большинства классов авиационной техники (самолеты, вертолеты, двигатели, воздушные винты и другое), а также требования в области экологии (по авиационному шуму и эмиссии вредных веществ).

Последовательное выполнение положений Соглашения государствами – участниками позволило сохранить важнейшие структуры гражданской авиации и авиационной промышленности, гармонизированные нормы, авиационные правила и процедуры (в области летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов и оборудования аэродромов и воздушных трасс, расследования авиационных происшествий, системы статистического учета и отчетности и др.).

Важной особенностью отрасли гражданской авиации является ее зависимость от экономического развития государства, уровня доходов населения, международных связей и других факторов. Это факт также актуален для рынков воздушных перевозок государств – участников Соглашения.

В 2007 году Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 22 ноября 2007 года были одобрены Основные направления развития гражданской авиации и меры по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ (далее – Основные направления) [19]. Документ был в первую очередь направлен на обеспечение экономически выгодного воздушного сообщения

и увеличение объемов авиаперевозок, а также расширение участия государств – участников СНГ в международных воздушных перевозках за счет повышения конкурентоспособности на рынке авиатранспортных услуг.

Процесс гармонизации гражданской авиации в государствах – участниках СНГ затянулся, так как скорость гармонизации во многом обусловлена экономическими и политическими причинами. Кроме того, существуют различия в уровне развития гражданской авиации отдельных государств – участников СНГ в целом и рынка авиаперевозок в частности.

Для проведения обязательной сертификации гражданской авиационной техники, гражданских аэродромов и организаций, осуществляющих лётную и техническую эксплуатацию авиационной техники в государствах СНГ, в составе МАК было создано специализированное подразделение Авиационный регистр (АР МАК). Поскольку основной объём сертификационных работ имел место в России, то эта деятельность активно велась до выхода постановления Правительства РФ от 28 ноября 2015 года № 1283, которым функции и полномочия по сертификации типовой конструкции воздушных судов, двигателей, воздушных винтов и аэродромов, ранее возложенные на МАК, вновь переданы российским органам исполнительной власти [20]. В соответствии с этим постановлением Росавиация создала подведомственное ей федеральное автономное учреждение Авиационный регистр Российской Федерации [21].

Хотя сертификационные полномочия МАК на территории России истекли в декабре 2015 года, АР МАК продолжает вести деятельность по выдаче сертификатов типа для заинтересованных государств СНГ [22]. Однако с 2015 года основной задачей МАК является проведение расследований авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации (в государственной авиации РФ функции контроля над безопасностью полётов и расследования авиационных происшествий возложены на Службу безопасности полётов авиации ВС РФ, а в экспериментальной авиации РФ эти функции выполняет Минпромторг России).

До ноября 2015 года МАК от имени Российской Федерации осуществлял сертификацию воздушных судов, аэродромов, авиакомпаний и организаций по техническому обслуживанию авиационной техники в России. Постановлением Правительства РФ от 28 ноября 2015 года № 1283 функции и полномочия по сертификации типовой конструкции воздушных судов, двигателей, воздушных винтов и аэродромов, которые были возложены на МАК, перераспределены между Минтрансом России, Минпромторгом России и Росавиацией [20].

#### **4. Предложения и рекомендации о целесообразности заключения соглашений в области летной годности и обеспечения безопасности полетов, а также организации обмена информацией в области работ по типовой сертификации авиационной техники**

Грамотное использование ГосПБП в государствах-членах ЕАЭС требует тесного сотрудничества между всеми производственными областями для выявления источников опасности и управления рисками. Для разработки правильных корректирующих мер применительно к каждому конкретному государству или региону ЕАЭС в целом необходимы различные виды данных о безопасности полетов всех субъектов отрасли в каждом государстве-члене. Это требует взаимодействия между ИКАО, государствами и международными организациями в сфере управления рисками для безопасности полетов. Кроме того, для достижения целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, установленных посредством ГосПБП государства или СУБП поставщиков обслуживания необходимы совместные усилия ключевых заинтересованных сторон, в том числе, поставщиков обслуживания и органов регулирования.

Для внедрения ГосПБП и СУБП может потребоваться внесение изменений в нормативные положения, политику и организационную структуру, которые требуют дополнительных ресурсов, содержания персонала или ряда различных навыков в зависимости от степени внедрения каждого элемента ГосПБП и СУБП. Дополнительные ресурсы могут потребоваться также для обеспечения сбора, анализа и обработки информации, необходимой для разработки и поддержания процесса принятия решений на основе оценки рисков. Кроме того, следует иметь технический потенциал для сбора и анализа данных, определения тенденций в сфере обеспечения безопасности полетов и распространения результатов среди заинтересованных сторон. ГосПБП может потребовать инвестиций в технические системы, позволяющие осуществлять эти аналитические процессы, а также на подготовку компетентных и квалифицированных специалистов, необходимых для поддержки программы [12].

С целью обеспечения соответствия законодательства государств-членов стандартам и рекомендуемой практике ИКАО:

1) государствами-членами ЕАЭС должна быть продолжена работа по повышению уровня обеспечения безопасности полетов в рамках глобальных инициатив ИКАО;

2) государствам-членам ЕАЭС следует совершенствовать национальные планы обеспечения безопасности полетов для эффективной реализации ГПАБ и ГПБП;

3) государствам-членам ЕАЭС следует принять нормативный правовой акт для обеспечения постоянного контроля за выполнением государством-членом международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, содержащихся в приложениях к Чикагской конвенции, а также инициировать изменения в национальном законодательстве в соответствии с поправками к международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО;

4) в рамках Союза создать механизм по анализу данных по безопасности полетов в поддержку обновления показателей эффективности, связанных с рисками и основными компонентами авиационной системы;

5) государствам-членам ЕАЭС следует достигать соглашений для определения соответствующих показателей, схем общей классификации и методик анализа, способствующих обмену информацией о безопасности полетов и ее совместному использованию [12];

6) в долгосрочной перспективе государствам-членам ЕАЭС рекомендуется, опираясь на практику управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП, разработать усовершенствованные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, включая упреждающее управление рисками. Анализы состояния безопасности полетов будут интегрироваться во все аспекты будущих авиационных систем и использоваться для прогнозирования рисков до внесения эксплуатационных изменений;

7) в целях обеспечения безопасности полетов необходимо внедрить систему постоянного надзора, чтобы эксплуатант:

поддерживал на должном уровне знания, навыки и квалификацию персонала по производству полетов и наземных инструкторов;

вел оперативный учет полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха всех членов экипажа;

нес ответственность за наземное обслуживание даже в том случае, если все функции и задачи по наземному обслуживанию переданы на подрядных условиях поставщику услуг;

8) государствам-членам ЕАЭС следует принять нормативные правовые акты, обеспечивающие уровень безопасности, соответствующий установленным требованиям.

9) государствам-членам ЕАЭС следует содействовать сотрудничеству и оказывать помощь в достижении общих целей в области безопасности и охраны окружающей среды, разрабатывать и поддерживать стандарты по летной годности и охране окружающей среды и системы сертификации, по возможности близкие к стандартам и системам других государств-членов, а также сотрудничать в целях облегчения экономического бремени, налагаемого на авиационную промышленность и эксплуатантов, путем устранения дублирования при проведении технических оценок, испытаний и проверок.

10) государствам-членам ЕАЭС следует содействовать упрощению процедур признания авиационными властями государств-членов сертификатов типа авиационной техники, выдаваемых другим государством-членом, сертификатов летной годности на изделия, части и комплектующие, а также развитию сотрудничества и обмену информацией на постоянной основе по вопросам поддержания летной годности авиационной техники, находящейся в эксплуатации.

## Заключение

Анализ государственных (национальных, правительственных) систем контроля по обеспечению авиационной безопасности и безопасности полетов на соответствие приложениям 17 и 19 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года показал, что государства-члены ЕАЭС неоднократно проходили проверки ИКАО с достаточно высоким, но все же различным уровнем соответствия. Такой результат, главным образом, связан с разными факторами в отрасли гражданской авиации, а также с внутренней политикой.

В целях обеспечения соответствия между национальными нормативными правовыми актами и международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО законодательство проходит рассмотрение и согласование в разных государственных органах, в результате теряются основные элементы международных стандартов, что не обеспечивает полного соответствия национального авиационного законодательства государства международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

Государствам-членам следует максимально привести свое авиационное законодательство в соответствие с международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и обеспечить непрерывный мониторинг их соответствия последним.

Сотрудничество и взаимодействие в рамках данных предложений и рекомендаций позволит государствам-членам ЕАЭС привести национальное законодательство в соответствие с требованиями ИКАО, что обеспечит основу их взаимной гармонизации.

При этом, учитывая тот факт, что Федеральным агентством воздушного транспорта Российской Федерации (Росавиацией) были заключены рабочие соглашения о сотрудничестве (договоренности) в области летной годности со следующими государствами-членами ЕАЭС: Кыргызская Республика (06.05.2018), Республика Беларусь (16.04.2021), Республика Казахстан (21.07.2021), представляется целесообразным заключение соглашений в области летной годности



и обеспечения безопасности полетов между уполномоченными органами остальных государств-членов, а также организации обмена информацией в области работ по типовой сертификации авиационной техники (признания первичных сертификатов типа).

Вместе с тем, Кыргызской Стороной была отмечена позиция о нецелесообразности заключения подобного соглашения вследствие того, что уполномоченные органы государств-членов ЕАЭС руководствуются международными нормами и стандартами в области гражданской авиации, а также являются членами Международной организации гражданской авиации.

Планируемым результатом пункта 51 Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС на 2021-2023 годы является принятие рекомендации Комиссии в 2023 году.

По итогам 29-го заседания подкомитета по гражданской авиации Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре была отмечена нецелесообразность разработки проекта рекомендации Коллегии ЕЭК, предусмотренного п. 51 ДК ОНСТП.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Официальный сайт Комитета гражданской авиации при Министерстве территориального управления и инфраструктур Республики Армении <http://www.aviation.am/>.
2. Официальный сайт Департамента авиации Министерства транспорта и коммуникации Республики Беларусь <http://caa.gov.by/ru/>.
3. Положение государственного учреждения «Комитет гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан», утвержденное приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14.10.2014 г. № 63.
4. Официальный сайт Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики <http://caa.kg/ru/>.
5. Официальный сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, РОСТРАНСНАДЗОР, <http://rostransnadzor.ru/>.
6. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта, РОСАВИАЦИЯ, <http://www.favt.ru/>.
7. ИКАО, Защищенный портал ИКАО по авиационной безопасности [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://portal.icao.int/pages/default.aspx>.
8. ИКАО, Doc 9735, AN/960. Руководство по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Издание второе, 2006.
9. ИКАО, Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации. Управление безопасность полетов, 2013, с. 22.
10. Tyler B. Spence, Richard O. Fanjoy, Chien-tsung Lu, Stewart W. Schreckengast. International standardization compliance in aviation. Journal of Air Transport Management, 49, 2015, pp. 1-8.
11. ИКАО, API Data Service [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.icao.int/safety/iStars/Pages/API-Data-Service.aspx>
12. ИКАО, Документ 10004. Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2017-2019 гг., Издание второе, 2016, с. 14-15.

13. Агентство гражданской авиации Кыргызской Республики, 2017. Результаты аудита ИКАО по безопасности полетов Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://caa.kg/ru/deyatelnost/deyatelnost-po-ikao/rezultaty-prohojdeniya-auditov-ikao/>).

14. European Union, 2017. Annex A, List of air carriers which are banned from operating within Union, with exceptions. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban_en)

15. ИКАО, Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов», издание второе, июль 2016 года.

16. ИКАО, Глобальный план обеспечения безопасности полетов, 2020-2022 гг. (Дос 10004).

17. ИКАО, Руководство по управлению безопасностью полетов (Дос 9859, издание четвертое, 2018 года).

18. Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета. URL: <http://www.mak-iac.org/o-mak/>.

19. Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 22 ноября 2007 года «Об Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах - участниках СНГ». Режим доступа: <http://cis.minsk.by/reestr/ru/index.html#reestr/view/text?doc=2339>

20. Официальный сайт Правительства Российской Федерации <http://government.ru/docs/20827/>

21. Деловой авиационный портал АТО.ru [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/v-rossii-sozdan-analog-aviacionnogo-registra-mak>

22. Содружество авиационных экспертов АЕХ.RU [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.aex.ru/news/2016/8/4/157589/>

23. А. Петров. Система документов ИКАО по безопасности полетов // Aviation Explorer. — 2005. — 22 февраля. — С. 1-7.

24. Дос 9760. Руководство по лётной годности. — 3. — Монреаль: ИКАО, 2014. — 415 с. — ISBN 978-92-9249-986-0.