



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД

**Анализ парка воздушных судов, эксплуатируемых авиаперевозчиками
при выполнении полетов воздушных судов между государствами-членами, на
соответствие требованиям Приложения 6 к Конвенции о
международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года**

Москва, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение.....	4
2. Анализ парка воздушных судов, эксплуатируемых авиаперевозчиками при выполнении полетов воздушных судов между государствами-членами ЕАЭС, на соответствие требованиям глав 5 – 14 части I Приложения 6	6
3. Заключение	7

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

1. Введение

Согласно разделу III Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике (приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе) развитие воздушного транспорта в Союзе связано с поэтапным формированием общего рынка услуг воздушного транспорта с соблюдением принципов:

создания условий для обновления парка воздушных судов, модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры аэропортов в соответствии с требованиями и рекомендуемой практикой ИКАО;

обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.

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

- оценка соответствия парка воздушных судов авиационных компаний требованиям, предусмотренным Приложением 6 к Чикагской 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.

Реализация решения ВЕЭС осуществляется на основе утвержденного решением Евразийского межправительственного совета от 14 августа 2017 г. № 2 Плана мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС в части воздушного транспорта на 2018-2020 годы (далее – Дорожная карта).

Согласно пункту 24 Дорожной карты Евразийской экономической комиссией совместно с государствами – членами проводится работа по анализу парка воздушных судов, эксплуатируемых авиаперевозчиками при выполнении полетов воздушных судов между государствами – членами, на соответствие требованиям Приложения 6 к Конвенции на основе информации, представленной государствами – членами.

Одним из элементов безопасности полетов является безопасность эксплуатации самого воздушного судна, т.е. его уровень летной годности. Однако данный уровень полностью не определяется стандартами летной 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, летно-технические характеристики, оборудование навигации и связи, техническое обслуживание и ремонт, полетная документация, обязанности летного 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.

Человеческий фактор является весьма важным компонентом безопасного и эффективного осуществления воздушных перевозок. Приложение 6 к Конвенции содержит обязанности государств по надзору за своими эксплуатантами, особенно в отношении летного экипажа. Основное положение содержит требование создания метода осуществления надзора за производством полетов с целью обеспечения постоянного уровня безопасности полетов. Это требует предоставления инструкции по эксплуатации по каждому типу ВС и возлагает на каждого эксплуатанта обязательство обеспечить всему летному составу должный инструктаж об обязанностях и их связи с деятельностью авиакомпания в целом.

Другой важный аспект, который рассматривается в Приложении 6 к Конвенции, - требование к эксплуатанту ВС установить правила, ограничивающие служебное полетное время членов летного экипажа. В этом же стандарте содержится требование к эксплуатанту ВС обеспечить соответствующие периоды отдыха, чтобы утомление, возникающее при выполнении одного полета или нескольких полетов подряд, не угрожало безопасности полета. Летный экипаж должен быть в состоянии не только справиться с какой-либо технической аварийной ситуацией, но и совместно с другими членами экипажа правильно и эффективно реагировать в случае эвакуации. Такие правила должны быть одобрены государством эксплуатанта ВС и включены в руководство по эксплуатации авиакомпании. Решающим для безопасных воздушных перевозок является знание эксплуатационных ограничений каждого отдельного типа ВС. Глава 5 Приложения устанавливает минимальное ограничение летно-технических характеристик в отношении ВС, используемых в настоящее время. Стандарты в этой главе учитывают значительное количество факторов, которые могут влиять на летно-технические характеристики целого ряда ВС.

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 авионавигации 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.

2. Анализ парка воздушных судов, эксплуатируемых авиаперевозчиками при выполнении полетов воздушных судов между государствами-членами ЕАЭС, на соответствие требованиям глав 4 – 14 Приложения 6 к Конвенции

В данном разделе приведена форма статистической информации (Таблица 1), согласованная государствами – членами ЕАЭС, а также результаты обработки информации государств – членов ЕАЭС, представленной по запросу Евразийской экономической комиссии.

Поскольку проводимый анализ парка ВС, эксплуатируемых авиаперевозчиками государств – членов, касается международных полетов, оценка соответствия стандартам и рекомендуемой практики проводится применительно к главам 4-14 Части I Приложения 6 к Конвенции.

Таблица 1. Форма статистической информации*

№ п/п	Тип ВС	Оценка соответствия парка воздушных судов государств – членов ЕАЭС требованиям глав 4 – 14 Части I Приложения 6 к Конвенции										
		Глава 4	Глава 5	Глава 6	Глава 7	Глава 8	Глава 9	Глава 10	Глава 11	Глава 12	Глава 13	Глава 14
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1												
2												
3												
...												

**Примечание*

В графах 3 – 14 таблицы следует дать оценку соответствия (да/нет или +/-) следующим требованиям Части I Приложения 6:

Глава 4 – к производству полетов ВС;

Глава 5 – к эксплуатационным ограничениям летно-технических характеристик самолетов, включая информацию о наличии сертификата летной годности;

Глава 6 – к бортовым приборам, оборудованию и полетной документации;

Глава 7 – к бортовому оборудованию связи, навигации и наблюдения;

Глава 8 – к техническому обслуживанию самолетов;

Глава 9 – к летному экипажу самолета;

Глава 10 – к сотруднику обеспечения полетов/полетному диспетчеру;

Глава 11 – к руководствам, бортовым журналам и учетным документам;

Глава 12 – к членам кабинного экипажа в аварийных ситуациях;

Глава 13 – к предотвращению незаконных актов против гражданской авиации;

Глава 14 – к перевозке опасных грузов.

По результатам обработки и анализа представленной государствами – членами Союза информации можно сделать следующие выводы:

в Республике Армения, Республике Казахстан и Кыргызской Республике воздушные суда, эксплуатируемые в международных полетах, соответствуют требованиям приложения 6 к Конвенции.

в Республике Беларусь и Российской Федерации парк воздушных судов в основном соответствует требованиям Приложения 6 к Конвенции.

3. Заключение

Ряд отклонений от положений Приложения 6 к Конвенции, имеющих место в Республике Беларусь и Российской Федерации, не является основанием для введения ограничений или запретов для соответствующих воздушных судов, эксплуатируемых в международных полетах, поскольку ИКАО допускаются различия от стандартов и рекомендуемой практике, обусловленные национальными нормативными актами, если они не связаны с нарушением безопасности полетов и авиационной безопасности и не препятствуют воздушному сообщению между государствами-членами ИКАО.

В целом, в области соответствия требованиям Приложения 6 к Конвенции в государствах-членах Союза проблемы отсутствуют.