

ПАМЯТНАЯ ЗАПИСКА

о соответствии системы EASA (Европейское агентство по безопасности полетов) и EU-OPS (Европейские правила производства полетов воздушных судов) системам управления безопасностью полетов (SMS) в Приложении 6 к Конвенции ИКАО, Стандартам и Рекомендуемой практике для эксплуатантов воздушных судов

20 декабря 2007 года

1. Цель

Настоящий документ составлен с целью оценки соответствия системы EASA и EU-OPS - Стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в Приложении 6 к Конвенции ИКАО, в области систем управления безопасностью полетов (SMS) для эксплуатантов воздушных судов по состоянию на 1 января 2008 года.

2. Справочная информация

Для целей настоящего документа соответствующие параграфы в Приложении 6 к Конвенции ИКАО и в EU-OPS обозначаются как параграфы 3.2 и OPS 1.037¹⁾. Параграф OPS 1.037 в EU-OPS будет проанализирован на предмет соответствия параграфу в Приложении 6²⁾.

3. История вопроса

3.1. ИКАО проводит различия между государственными программами обеспечения безопасности полетов и системами управления безопасностью полетов для организаций. В документе ИКАО 9859 (Руководство по управлению безопасностью полетов) программы безопасности полетов и системы управления безопасностью полетов определяются следующим образом:

- Программа обеспечения безопасности полетов – это интегрированный набор правил и действий, направленных на повышение безопасности полетов.

- Система управления безопасностью полетов – это структурированный подход к управлению безопасностью полетов, подразумевающий наличие необходимых организационных структур, ответственности, политических заявлений и правил.

3.2. В поправке 30 к Приложению 6 к Конвенции ИКАО содержится требование к организациям (эксплуатантам воздушных судов и организациям по техническому обслуживанию) разрабатывать системы управления безопасностью, которые, как минимум, могут:

- a) определять опасности, влияющие на безопасность полетов;
- b) обеспечивать принятие корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;
- c) обеспечивать непрерывный мониторинг и регулярную оценку достигнутого уровня безопасности полетов;
- d) постоянно повышать общий уровень безопасности полетов.

Кроме этого организации разрабатывают соответствующие управленческие структуры, определяют круг ответственности и обязанности персонала, выделяют

¹⁾ Приложение III к Правилу (ЕС) № 3922/91 по гармонизации технических требований и административных процедур в области гражданской авиации вступает в силу 16 июля 2008 года.

²⁾ Поправка 30 к Приложению ИКАО опубликована 23 ноября 2006 года. В **Приложении 1** к настоящей Памятной записке содержится текст параграфа 3.2 Приложения 6 к Конвенции ИКАО, а в **Приложении 2** – текст параграфа OPS 1.037 EU-OPS.

соответствующие ресурсы, которые используются для достижения объявленным целям в области безопасности полетов. Руководители организаций должны взять на себя реальные

обязательства по повышению безопасности полетов. Сотрудники должны ясно осознавать свою ответственность и знать, какие сообщения, кому и когда им следует направлять. Руководство компании обязано заниматься не только финансовой деятельностью организации, но и отслеживать состояние безопасности полетов. Для того чтобы стимулировать предоставление сообщений сотрудниками компании, организации обязаны пропагандировать культуру безопасности полетов таким образом, чтобы отправители сообщений не подвергались несправедливым наказаниям.

3.3. Для того чтобы соблюдать требования параграфа 3.2. организация разрабатывает и поддерживает функционирование системы SMS, которая состоит из четырех частей и соответствующих элементов³⁾:

1. Политика и цели в области безопасности полетов:
 - a. Обязательства и ответственность руководителей компании;
 - b. Отчетность менеджеров по вопросам безопасности полетов;
 - c. Назначения на ключевые должности, связанные с безопасностью полетов;
 - d. Наличие плана внедрения SMS;
 - e. Координация планирования действий в аварийных ситуациях;
 - f. Документирование.
2. Управление рисками, влияющими на безопасность полетов:
 - a. Процесс определения опасных ситуаций;
 - b. Процесс оценки и смягчения рисков.
3. Поддержка качества безопасности полетов:
 - a. Мониторинг и измерение состояния безопасности полетов;
 - b. Измерения происшедших изменений;
 - c. Непрерывное совершенствование SMS.
4. Пропаганда безопасности полетов:
 - a. Обучение и подготовка персонала;
 - b. Обмен информацией по безопасности полетов.

3.4. В параграфе OPS 1.037 документа EU-OPS содержится программа предотвращения авиационных происшествий и безопасности полетов, состоящая из следующих разделов:

1. Программы достижения и поддержания информированности о рисках для всех сотрудников, связанных с производством полетов;
2. Система направления сообщений, позволяющая сравнивать и оценивать предоставляемые отчеты по инцидентам и авиационным происшествиям, чтобы в интересах обеспечения безопасности полетов определять негативные тенденции или недостатки;
3. Оценка информации, относящейся к авиационным происшествиям и инцидентам, ее распространение без указания виновников событий;
4. Программа мониторинга полетных данных для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой (МСТОМ) свыше 27 000 килограммов. Мониторинг полетных данных (FDM) в цифровой форме при полетах в штатном режиме применяется для профилактического использования полученной информации в целях повышения безопасности полетов. Программа мониторинга полетных данных не предусматривает наказание источника и содержит адекватные средства защиты источника (или источников) поступившей информации;
5. Назначение лица, ответственного за реализацию указанной программы.

3.5. В EU-OPS также говорится, что:

³⁾ ИКАО Doc.9829 – AN/460 – Руководство по управлению безопасностью полетов – глава 5.

1. Ответственность за внесение предложений о корректирующих действиях в рамках программы предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов возлагается на лицо, ответственное за выполнение программы.

2. Эффективность изменений, вытекающих из предложений о корректирующих действиях в рамках программы предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов, контролируется менеджером по управлению качеством производства полетов.

4. Сравнение параграфа 3.2 в Приложении 6 к Конвенции ИКАО с положениями системы EASA и с параграфом OPS 1.037 в документе EU-OPS

4.1. ИКАО и система EASA.

- В соответствии с параграфом 3.2.1: государства разрабатывают программу обеспечения безопасности полетов для достижения приемлемого уровня безопасности эксплуатации воздушных судов.

Примечание: в соответствии с документом 9859 ИКАО в систему EASA входит свод правил и видов деятельности, направленных на повышение безопасности полетов:⁴⁾

a. *Правила:* система EASA основана на правиле (EC) № 1592/2002, которым устанавливается законодательный уровень целей в области безопасности полетов, которые могут быть достигнуты путем соблюдения соответствующих требований; эти требования разработаны для смягчения любых вероятных рисков, связанных с деятельностью гражданской авиации в рамках системы EASA. В дальнейшем указанные средства смягчения рисков детализируются соответствующими правилами внедрения, приемлемыми средствами надзора, а также сертификационными и инструктивными документами.

b. *Нормотворческая деятельность:* Агентство в ходе нормотворческого процесса обязано разрабатывать и вносить поправки в правила в целях поддержания и непрерывного повышения уровня безопасности полетов. Оно может получать информацию из внешних источников, а также данные о функционировании авиационной системы, авиационных происшествиях, инцидентах и других событиях, сведения о которых собраны и проанализированы Группой анализа и исследований Агентства. Этот процесс поддерживается аналитиками и исследователями проблем безопасности полетов, а также представителями авиационной отрасли в рамках Европейской инициативы в области стратегии безопасности полетов (ESSI), которая обеспечивает партнерские отношения между европейскими регулирующими органами и авиационной отраслью в Европе; дальнейшее повышение безопасности полетов возможно путем анализа данных по безопасности полетов, координации инициатив по безопасности полетов во всем мире и претворения в жизнь эффективных планов действий⁵⁾.

c. *Стандартизация:* Агентство проверяет процесс стандартизации, осуществляемый национальными полномочными авиационными органами, в той части, которая касается правил внедрения и находится в пределах полномочий Агентства, чтобы обеспечивать эффективное и гармонизированное внедрение правил EASA.

d. *Сертификация и надзорная деятельность:* Компетентные власти, включая само Агентство и национальные полномочные авиационные органы, должны обеспечивать постоянное соблюдение правил путем проведения первоначальных проверок на предмет соответствия сертификационным требованиям и в форме непрерывной надзорной деятельности.

⁴⁾ См. также Статью 2 Основных правил EASA, правило (EC) № 1592/2002.

⁵⁾ Дополнительная информация по Европейской инициативе в области стратегии безопасности полетов (ESSI) содержится на сайте <http://www.easa.europa.eu/essi/>

- В соответствии с параграфом 3.2.2: государство/государства устанавливают приемлемый уровень безопасности полетов, к которому следует стремиться.

Примечание: Приемлемый уровень безопасности полетов устанавливается политическим решением законодательного органа. Определение количественных показателей эффективности системы и целей, которые следует достигнуть – задача сложная, но решаемая. Однако сомнительно, что законодатели согласятся принять такие показатели, поскольку, по

мнению некоторых, в случае их соблюдения отпадет необходимость в дополнительных действиях даже в случае авиационных происшествий. Именно поэтому законодатели Европейского Союза решили определить цели в форме принятия Главных требований, которые являются неотъемлемой частью Основных правил. При этом законодатели имели в виду более широкий спектр целей, которые в кратком виде можно представить следующим образом:

- Создать такую обстановку, когда даже одно авиационное происшествие с человеческими жертвами считается недопустимым.

- Сократить количество авиационных происшествий и риск человеческих жертв независимо от объема воздушных перевозок в Европе, повысить уровень безопасности полетов во всем мире.

Попытки определить приемлемый уровень безопасности полетов другими средствами могут быть несовместимыми с положениями законодательной системы, принятой всеми государствами – членами EASA⁶⁾.

Агентство разрабатывает и вносит изменения в правила, а также контролирует последствия их внедрения в целях непрерывного поддержания приемлемого уровня безопасности полетов и, если нужно – для внесения необходимых поправок.

- В соответствии с параграфом 3.2.4: с 1 января 2009 года государства должны требовать, чтобы эксплуатанты в рамках своих программ обеспечения безопасности полетов внедряли системы управления безопасностью полетов, приемлемые для Государства эксплуатанта, которые, как минимум, могут:

- а) определять опасности, влияющие на безопасность полетов;

- б) обеспечивать корректирующие действия, необходимые для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

- в) обеспечивать непрерывный мониторинг и регулярную оценку достигнутого уровня безопасности полетов;

- д) быть нацелены на непрерывное повышение общего уровня безопасности полетов.

Примечание: В параграфе (а) документа EU-OPS 1.037 содержится требование о разработке и выполнении программы предотвращения авиационных происшествий и обеспечении безопасности полетов в целях повышения безопасности. В нем отсутствует требование к эксплуатантам иметь определения приемлемого уровня безопасности полетов и непрерывного мониторинга, которые являются ключевыми элементами SMS. Считается, что требования, содержащиеся в EU-OPS, носят скорее реагирующий, а не превентивный характер. Фактически, в SMS содержатся требования к эксплуатантам оценивать все потенциальные риски, влияющие на их деятельность, и смягчать возможные последствия. Задачей SMS не является простое определение и изучение рисков после их возникновения.

- В соответствии с параграфом 3.2.5: в системе управления безопасностью полетов следует точно определять круг обязанностей сотрудников организации - эксплуатанта, включая непосредственные обязанности руководителей компании в области безопасности полетов⁷⁾.

⁶⁾ Это стало одной из причин того, что Агентство выбрало обычный подход к сертификации беспилотных летательных аппаратов (UAV), а не подход, основанный на обеспечении безопасности полетов.

⁷⁾ Инструктивные материалы по системам управления безопасностью полетов содержатся в Руководстве по управлению безопасностью полетов (SMM) (документ ИКАО 9859).

Примечание: В параграфе (а)(5) документа EU-OPS 1.037 содержится требование о назначении лица, ответственного за выполнение программы, но в параграфе 1.037 документа EU-OPS не содержится конкретных требований к определению круга обязанностей в области безопасности полетов в организации и роли руководителей компании. Более того, в нем предполагается разделение ролей между лицами, занимающимися корректирующими действиями, и теме, кто несет ответственность за оценку их эффективности, что не соответствует духу SMS. Эту проблему можно смягчить, если программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов включить в систему

управления качеством производства полетов, что предусмотрено в EU-OPS 1.037.

- В соответствии с параграфом 3.2.7: эксплуатант самолета с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 27 000 килограммов должен разрабатывать и поддерживать программу анализа полетных данных, как части системы управления безопасностью полетов⁸⁾.

Примечание: Этот вопрос рассматривается в параграфе (а)(4), EU-OPS 1.037 в связи с превентивным использованием цифровых данных, полученных в ходе полетов в штатном режиме в целях повышения безопасности. Такой подход соответствует смыслу профилактической деятельности в рамках SMS.

- В соответствии с параграфом 3.2.8: программа анализа полетных данных не должна предусматривать наказания источников информации, в нее следует включать адекватные меры по их защите⁹⁾.

Примечание: в параграфе (а)(5) документа EU-OPS 1.037 содержится требование о том, что программа анализа полетных данных не должна предусматривать наказания источников информации, и что в нее следует включать адекватные меры по их защите. Указанные положения получают дополнительное развитие в расширенных Основных правилах с использованием аналогичных формулировок.

- В соответствии с параграфом 3.2.9: эксплуатант должен создать систему документирования данных по безопасности полетов для использования и информирования оперативного персонала в качестве своей системы управления безопасностью полетов.

Примечание: в параграфе (а)(3) документа EU-OPS 1.037 содержится требование о том, что данные должны оцениваться и опубликовываться. Благодаря этому обеспечивается соответствие EU-OPS стандарту ИКАО.

4.2. В приведенной ниже таблице система EASA и EU-OPS 1.037 сравниваются с положениями параграфа 3.2 в Приложении 6 к Конвенции ИКАО.

⁸⁾ Эксплуатант может заключить контракт с другой стороной на использование программы анализа полетных данных, при этом оставляя за собой общую обязанность по поддержанию такой программы.

⁹⁾ Инструктивные материалы по программам анализа полетных данных содержатся в Руководстве по управлению безопасностью полетов (SMM) (документ ИКАО 9859). Юридическую справку по защите информации от систем сбора и обработки данных по безопасности полетов можно найти в Добавлении Е к Приложению 13.

Таблица

Приложение 6 ИКАО	Система EASA	Расхождения	Корректирующие действия или примечания
3.2.1	Статья 2 EASA, Основные правила ЕС № 1592/2002	Отсутствуют	В системе EASA содержатся элементы Государственной программы обеспечения безопасности полетов ИКАО. Дальнейшее повышение безопасности может быть достигнуто путем создания программы обеспечения безопасности полетов на отраслевом уровне с описанием системы EASA, дополненной положениями EASA и

			национальной программы, а также описанием организации и средств внедрения системы EASA.
3.2.2	Статья 2 EASA, Основные правила ЕС № 1592/2002	Определение приемлемого уровня безопасности полетов	Хотя приемлемый уровень безопасности полетов при принятии Основных правил нормотворческими органами отрасли не определен, его смысл отражен в Главных требованиях. Соблюдение требований ИКАО, вероятно, можно добиться путем включения соответствующих формулировок в политические заявления о намерениях.
3.2.4	EU-OPS 1.037 (a)	В EU-OPS 1.037 (a) не содержится требование об определении приемлемого уровня безопасности полетов и его непрерывного мониторинга. В нем не рассматриваются будущие риски, что не полностью соответствует смыслу Стандарта ИКАО.	Чтобы дополнить положения EU-OPS о внедрении будущих правил производства полетов, в EASA будут включены разделы, содержащиеся в параграфе 3.2.4 Приложения 6 к Конвенции ИКАО.
3.2.5	EU-OPS 1.037 (a)(5)	В EU-OPS 1.037 не содержится требование об определении пределов ответственности в рамках организации эксплуатанта и об обязанностях руководства компании. В нем говорится о распределении ролей между разными менеджерами, что не обязательно целесообразно.	Чтобы дополнить положения EU-OPS о внедрении будущих правил производства полетов, в EASA будут включены разделы, содержащиеся в параграфе 3.2.4 Приложения 6 к Конвенции ИКАО. Правила внедрения будут содержать определение пределов ответственности в рамках организации эксплуатанта и обязанностей руководителей компании.
3.2.7	EU-OPS 1.037 (a)(4)	Отсутствуют	Отсутствуют
3.2.8	EU-OPS 1.037 (a)(5)	Отсутствуют	Отсутствуют
3.2.9	EU-OPS 1.037 (a)(3)	Отсутствуют	Отсутствуют

5. Выводы

5.1. Сравнения и анализ расхождений, сделанные в параграфе 4 настоящего документа, позволяют прийти к следующим выводам:

- Система EASA содержит элементы Государственной программы обеспечения безопасности полетов ИКАО¹⁰. Дальнейшее повышение безопасности может быть достигнуто путем создания ясной программы обеспечения безопасности полетов на отраслевом уровне с описанием системы EASA, дополненной положениями EASA и национальной программы, а также описанием организации и средств внедрения системы EASA.

- EASA и национальные полномочные авиационные органы должны сотрудничать в разработке отраслевой программы обеспечения безопасности полетов.

- Такие основные принципы, содержащиеся в параграфе 3.2 Приложения к Конвенции ИКАО, как сбор данных, мониторинг эффективности обеспечения безопасности полетов, оценка данных и передача их персоналу, анонимное предоставление сообщений и профилактический подход к повышению безопасности полетов, включены в EU-OPS 1.037.

- Используя EU-OPS, государства-члены делают правильные шаги по внедрению SMS, однако для полного внедрения SMS требуются дополнительные меры со стороны организаций.

- Для повышения степени совместимости EU-OPS с концепцией SMS в организациях, изложенной в параграфе 3.2 Приложения 6 к Конвенции ИКАО, правила EASA по внедрению SMS вместе с положениями EU-OPS должны быть дополнены следующими разделами:

- Обязательства и ответственность руководителей компании.
- Процесс определения опасностей.
- Профилактическая оценка рисков и процесс смягчения последствий.
- Пропаганда безопасности полетов и информирование.

В будущем в системе EASA следует учитывать возможность обязывать все организации использовать все элементов SMS, о которых говорится в параграфе 3.3 настоящего документа.

Фактически, Основными правилами разрешается, чтобы EASA при разработке правил внедрения уделяла особое внимание тому, как регулирующая система влияет на малые и средние предприятия.

5.2. Полное соблюдение правил будет гарантировано, когда система EASA распространится на все полеты и все правила внедрения, включая правила внедрения SMS; планируется, что в соответствии с установленной ИКАО датой внедрения это произойдет 1 января 2009 года.

5.3. Промежуточное решение состоит в том, чтобы на основе настоящего документа выработать общую позицию в отношении ИКАО с анализом расхождений, которую Агентство и государства-члены предложат ИКАО в ходе аудиторских проверок по Универсальной программе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (USOAP), а также регулярных корректирующих действий, которые следует предпринимать в установленное время.

¹⁰⁾ Указанные элементы системы EASA содержатся в параграфе 4.1 настоящего документа.

Приложение 1

Приложение 6 к Чикагской конвенции – Стандартная практика и рекомендации

3.2. Управление безопасностью полетов

3.2.1. Государства принимают программу по безопасности полетов в целях обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при эксплуатации воздушных судов.

3.2.2. Намеченный к обеспечению приемлемый уровень безопасности полетов устанавливается соответствующим(и) государством(ами)¹¹⁾.

3.2.3. *Рекомендация.* В рамках своей программы по безопасности полетов государства должны требовать, чтобы эксплуатант вводил приемлемую для государств эксплуатанта систему управления безопасностью полетов, которая, как минимум:

- a) определяет риски для безопасности полетов;
- b) обеспечивает предприятие корректирующих действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

с) предусматривает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки обеспечиваемого уровня безопасности полетов;

d) имеет своей целью постоянное повышение общего уровня безопасности полетов.

3.2.4. С 1 января 2009 года в рамках своей программы по безопасности полетов государства требуют, чтобы эксплуатант вводил приемлемую для государства эксплуатанта систему управления безопасностью полетов, которая, как минимум:

a) определяет риски для безопасности полетов;

b) обеспечивает принятие коррективных действий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

с) предусматривает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки обеспечиваемого уровня безопасности полетов;

d) имеет своей целью постоянное повышение общего уровня безопасности полетов.

3.2.5. В рамках системы управления безопасностью полетов четко определяется иерархия ответственности в вопросах безопасности полетов по всей организации эксплуатанта, в том числе прямая ответственность за безопасность полетов со стороны старшего руководства¹²⁾.

3.2.6. *Рекомендация.* Эксплуатанту самолетов с сертифицированной взлетной массой более 20 000 кг следует принимать и выполнять программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

3.2.7. Эксплуатант самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов¹³⁾.

3.2.8. Программа анализа полетных данных не влечет за собой принятия мер в виде наказания и включает надлежащие меры предосторожности в целях защиты источника(ов) таких данных¹⁴⁾.

¹¹⁾ Инструктивный материал, касающийся программ по безопасности полетов, содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859), а инструктивный материал по определению приемлемых уровней безопасности полетов приведен в дополнении Е к Приложению 11.

¹²⁾ Инструктивный материал по системам управления безопасностью полетов содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУВД) (Doc 9859).

¹³⁾ Эксплуатант может на контрактной основе передать осуществление программы анализа полетных данных другой стороне, сохраняя при этом общую ответственность за выполнение такой программы.

¹⁴⁾ Инструктивный материал по программам анализа полетных данных содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859). Инструктивный материал по правовым аспектам защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов содержится в дополнении Е к Приложению 13.

3.2.9. В рамках своей системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенной для руководства и использования эксплуатационным персоналом¹⁵⁾.

Приложение 2

Европейские правила производства полетов воздушных судов (EU – OPS)

OPS 1.037 Программа предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов¹⁶⁾

(a) Эксплуатант разрабатывает и поддерживает программу предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов, которую можно интегрировать в систему управления качеством производства полетов, включая:

(1) Программы достижения и поддержания информированности о степени риска всех лиц, связанных с производством полетов;

(2) Систему предоставления сообщений о происшествиях, позволяющую сравнивать и

оценивать соответствующие отчеты об инцидентах и авиационных происшествиях, чтобы определять негативные тенденции или решать проблемы в интересах безопасности полетов. Такая система обязана предусматривать защиту источника информации и предусматривать возможность анонимного направления таких сообщений;

(3) Оценку информации об авиационных происшествиях и инцидентах и ее распространение без указания виновных;

(4) Программу мониторинга полетных данных самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой (МСТОМ) свыше 27 000 килограммов. Мониторинг полетных данных (FDM) предполагает профилактическое использование полетных данных в цифровой форме, полученных при полетах в штатном режиме, для повышения безопасности полетов. Программа мониторинга полетных данных не должна предусматривать наказание источников информации и обязана предусматривать адекватные меры по их защите;

(5) Назначение лица, ответственного за выполнение этой программы.

(b) Обязанность выдвигать предложения о корректирующих действиях, вытекающих из программы предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов, возлагается на лицо, ответственное за выполнение программы.

(c) Эффективность изменений, вытекающих из предложений о корректирующих действиях, определенных в рамках программы предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов, контролируется менеджером по управлению качеством производства полетов.

¹⁵⁾ Инструктивный материал, касающийся разработки и структуры системы документации по безопасности полетов, приведен в дополнении Н.

¹⁶⁾ Приложение III к Правилу (ЕС) № 3922/91 о гармонизации технических требований и административных процедурах в области гражданской авиации вступает в силу 16 июля 2008 года.

Приложение 3

ПРАВИЛО (ЕС) № 1592/2002 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 15 июля 2002 года об общих правилах в области гражданской авиации и учреждении Европейского агентства по безопасности полетов

Статья 2

Цели

1. Главной целью настоящего Правила является установление и поддержание высокого единообразного уровня безопасности полетов гражданской авиации в Европе.

2. Дополнительными целями в рамках настоящего Правила являются:

- a) обеспечить высокий единообразный уровень защиты окружающей среды;
- b) способствовать свободному передвижению товаров, людей и услуг;
- c) пропагандировать принципы рентабельности регулирующих и сертификационных процессов и избегать дублирования на национальном и европейском уровнях;

d) помогать государствам-членам выполнять их обязательства в рамках Чикагской конвенции, обеспечивая основу для общего толкования и единообразного внедрения ее положений и гарантируя, что такие положения должным образом учитываются в настоящем Правиле и в правилах, разработанных для его внедрения;

е) пропагандировать взгляды Сообщества на правила и стандарты в области безопасности полетов гражданской авиации в мире путем организации необходимой кооперации с третьими странами и международными организациями.

3. Средства достижения целей, указанных в параграфах 1 и 2:

а) разработка, принятие и единообразное применение всех необходимых законов;

б) признание без дополнительных требований сертификатов, свидетельств, разрешений и других документов, выданных изделиям, персоналу и организациям в соответствии с настоящим Правилom и с правилами его внедрения;

с) учреждение независимого Европейского агентства по безопасности полетов;

д) единообразное внедрение всех необходимых законов национальными полномочными авиационными органами и настоящим Агентством в рамках круга их полномочий.

Материал предоставлен НП «Безопасность полетов»