



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

**НОРМАТИВНАЯ БАЗА СИСТЕМЫ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО СОГЛАШЕНИЯ
О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ
ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В регионе, включающем 12 государств – участников межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, более 30 лет существует и развивается система сертификации аэродромов подлежащих использованию в целях гражданской авиации. Заложённая в ее основе нормативная база обеспечивает возможность достижения высокого уровня безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается принять данную информацию к сведению.

<i>Стратегические цели</i>	Данный информационный документ связан со стратегическими целями повышения уровня безопасности полетов международной гражданской авиации
<i>Финансовые последствия</i>	Без последствий
<i>Справочный материал</i>	Приложение 14, <i>Аэродромы</i> Дос 9774, <i>Руководство по сертификации аэродромов</i>

¹ Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

² Межгосударственный авиационный комитет (МАК) – исполнительный орган межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (международный договор, участниками которого являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Украина, Республика Узбекистан).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 1991 году 12 независимыми государствами: Азербайджанской Республикой, Республикой Армения, Республикой Беларусь, Грузией, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Республикой Таджикистан, Туркменистаном, Республикой Узбекистан и Украиной был подписан международный договор – межгосударственное Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (далее – межгосударственное Соглашение) и учрежден Межгосударственный авиационный комитет (МАК) как исполнительный орган межгосударственного Соглашения.

1.2 В соответствии с межгосударственным Соглашением МАК разработаны Авиационные правила, включающие критерии и правила сертификации аэродромов, что обеспечивает единообразный подход к сертификации аэродромов государств – участников межгосударственного Соглашения. Эти критерии и правила согласованы государствами – участниками межгосударственного Соглашения, рекомендованы созданным в рамках межгосударственного Соглашения Советом полномочных представителей по авиации и использованию воздушного пространства и приняты в качестве основы при подготовке национальных правил и требований или введены в действие в государствах-участниках в качестве национальных.

1.3 В рамках межгосударственного Соглашения МАК сертифицированы международные аэродромы и аэродромы с ВПП точного захода на посадку I, II или III категории ИКАО (около 80) с выдачей соответствующего Сертификата, наряду с документами, выдаваемыми национальными полномочными органами.

2. ПРАВИЛА СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ

2.1 Правила сертификации аэродромов государств – участников межгосударственного Соглашения изложены в томе I "Правила сертификации аэродромов", часть 139 "Сертификация аэродромов" Авиационных правил.

2.2 Предусмотренный Правилами круг вопросов в целом соответствует оговоренным в *Руководстве по сертификации аэродромов* (Дос 9774).

2.3 Документы, принятые в практике большинства государств – участников межгосударственного Соглашения, такие как Инструкция по производству полетов в районе аэродрома или Аэронавигационный паспорт аэродрома вместе с Оперативным планом по тушению пожаров на воздушных судах, заменяют Руководство по аэродрому. Как и Руководство по аэродрому, эти документы одобряются до выдачи сертификата аэродрому. При изменениях на сертифицированном аэродроме в них вносятся одобренные поправки.

2.4 Важным фактором обеспечения безопасности полетов на аэродромах государств – участников межгосударственного Соглашения является требование Правил сертификации аэродромов о возможности эксплуатации на аэродромах только сертифицированных типов оборудования.

3. ПРАВИЛА СЕРТИФИКАЦИИ ТИПА (ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ) И ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ ОБОРУДОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ

3.1 "Правила сертификации оборудования аэродромов и воздушных трасс" (том I, часть 170 Авиационных правил) определяют порядок осуществляемой МАК сертификации типовой конструкции оборудования.

3.2 Порядок сертификации МАК изготовителей оборудования изложен в "Правилах сертификации изготовителей оборудования аэродромов и воздушных трасс". Сертификация изготовителей оборудования необходима для обеспечения соответствия серийных образцов оборудования его сертифицированной типовой конструкции.

3.3 Сертификация типовой конструкции оборудования и сертификация изготовителей оборудования аэродромов не исключают необходимость проведения минимального объема проверок каждого образца оборудования данного типа на месте его установки, по результатам которых оформляется соответствующий акт ввода в эксплуатацию.

3.4 Сертификация типовой конструкции оборудования и его изготовителей вместе с его установкой и эксплуатацией в соответствии с одобренной МАК эксплуатационной документацией является важным условием обеспечения безопасности полетов при использовании оборудования, имеющего сертификат типа, в условиях конкретного аэродрома.

4. КРИТЕРИИ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ

4.1 Критерии сертификации аэродромов (сертификационные требования) основаны на концепции обеспечения безопасности полетов и содержатся в "Сертификационных требованиях к аэродромам" (том II, часть 139 "Сертификация аэродромов" Авиационных правил), что повышает эффективность системы сертификации аэродромов.

4.2 При сертификации аэродром рассматриваются как структура, в состав которой входят многочисленные связанные между собой компоненты, такие как:

- a) аэродромные сооружения (взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, перроны и др.);
- b) воздушное пространство вокруг аэродрома;
- c) аэродромное оборудование и службы – визуальные и не визуальные средства навигации, оборудование УВД и связи, службы спасания и борьбы с пожаром на воздушном судне, метеорологическое оборудование, электрооборудование и т. д.;
- d) меры по обеспечению безопасности полетов и безопасной эксплуатации аэродрома,

а также другие компоненты, оговариваемые в соответствующих SARPS и PANS ИКАО.

Соответственно, критерии сертификации аэродромов тома II части 139 включают требования к указанным выше компонентам.

4.3 Требования к оборудованию в составе сертификационных требований к аэродромам тома II части 139 охватывают его размещение на аэродроме, а также характеристики,

зависящие от конкретных условий аэродрома, которые контролируются при вводе и в процессе эксплуатации оборудования данного типа. Выполнение требований безопасности полетов в части остальных параметров и характеристик оборудования аэродромов подтверждается в процессе сертификации типа (типовой конструкции) оборудования.

5. КРИТЕРИИ СЕРТИФИКАЦИИ ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ ОБОРУДОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ И ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ ОБОРУДОВАНИЯ

5.1 Сертификационные требования к оборудованию аэродромов и воздушных трасс (том II, часть 170 Авиационных правил) предназначены для подтверждения соответствия типовой конструкции аэродромного оборудования применимым требованиям ИКАО, региональным и отраслевым требованиям. Сертификационные требования также учитывают местные климатические условия и условия окружающей среды, воздействия от воздушных судов и др.

5.2 Сертификационные требования к изготовителям оборудования аэродромов и воздушных трасс относятся к организации производства, видам контроля, испытаниям продукции, организации инспекционного контроля на предприятии и учитывают международные стандарты в области качества.

6. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ

6.1 В соответствии с межгосударственным Соглашением МАК проведена значительная работа по совершенствованию ранее принятых критериев и правил сертификации аэродромов. Результатом явилось создание в 1994–1996 гг. упомянутой выше в пп. 2 и 4 части 139 Авиационных правил. В период 1994–1998 гг. была создана часть 170 Авиационных правил, которая в 2000 г. была дополнена критериями и правилами сертификации изготовителей оборудования аэродромов и воздушных трасс (см. пп. 3 и 5).

6.2 В Правила вносятся соответствующие поправки по мере накопления опыта сертификации и в связи с поправками к SARPS и PANS ИКАО и другим применимым региональным и отраслевым требованиям.