



АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 31 повестки дня. Безопасность полетов. Стандартизация

КРИТЕРИИ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Обеспечение безопасности полетов непосредственно связано с выполнением требования Приложения 14 "Аэродромы" по сертификации аэродромов.

ИКАО проведена большая работа по предоставлению государствам материала по процедурам сертификации аэродромов. Однако существенно меньший прогресс достигнут в отношении установления критериев сертификации, необходимых для обеспечения всеобъемлющей оценки безопасности полетов при сертификации аэродрома.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть настоящий рабочий документ и предложить Совету ИКАО провести исследование в рассматриваемой области и разработать базу критериев сертификации аэродромов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансирование в рамках бюджета Регулярной программы ИКАО
<i>Справочный материал</i>	Приложение 14 "Аэродромы", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Doc 9774, <i>Руководство по сертификации аэродромов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Приложением 14 "Аэродромы" требуется сертифицировать аэродромы на соответствие требованиям этого Приложения, а также другим применимым требованиям ИКАО (том I, пп. 1.4.1, 1.4.2), устанавливая для этого как критерии, так и процедуры сертификации аэродромов (том I, п. 1.4.3).

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

1.2 Согласно Конвенции, требования ИКАО изложены в виде Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложений, а также в виде правил (PANS).

1.3 ИКАО проведена большая работа по предоставлению договаривающимся государствам материала по правилам сертификации. С 2001 года действует Руководство по сертификации аэродромов (Дос 9774), подготовлен проект PANS-Аэродромы.

1.4 Существенно меньший прогресс достигнут в отношении указаний по установлению критериев сертификации аэродромов. Отсутствие достаточно определенных указаний в этом отношении может приводить к различным подходам к определению их состава. В результате при решении этой проблемы по усмотрению каждой отдельной авиационной администрации может не обеспечиваться требуемая Приложением 14 всеобъемлющая оценка обеспечения безопасности полетов при сертификации аэродромов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Единственный материал по критериям сертификации аэродромов содержится в п. 3А.3 "Стандарты и практика" *Руководства по сертификации аэродромов* (Дос 9774):

"Любая ссылка в настоящих правилах на стандарты и практику, касающиеся аэродромов, представляет собой ссылку на Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), содержащиеся в последнем варианте тома I Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, а также на национальные правила и практику, в которые время от времени вносятся изменения."

который не идентифицирует, даже в самом общем виде, указанные в Приложении 14 (том I, п. 1.4.1) "другие применимые требованиям ИКАО", примером которых могут служить Приложение 3 *"Метеорологическое обеспечение международной авиации"*, PANS-OPS или PANS-ATM.

2.2 В то же время, согласно положениям этого же Руководства (Дос 9774) авиационная администрация государства при сертификации аэродрома должна быть убеждена в том, что владелец сертификата аэродрома "компетентен для обеспечения безопасности аэродрома, связанного с ним воздушного пространства и установленных эксплуатационных процедур для использования их воздушными судами", а основное авиационное законодательство государства "должно предусматривать необходимую координацию действий с другими агентствами и поставщиками обслуживания, такими как служба управления воздушным движением, метеорологический орган и служба безопасности в целях безопасного выполнения полетов".

2.3 Очевидно, что вышеуказанными положениями предусматриваются обеспечение соответствия не только соответствующим положениям Приложения 14, но и Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"* и PANS-ATM (местные пункты и процедуры УВД), Приложения 10 *"Авиационная электросвязь"* (местные пункты/оборудование CNS), Приложения 3 *"Метеорологическое обеспечение международной авиации"* (местные метеорологические службы и оборудование), Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и PANS-OPS (производство полетов воздушных судов), Приложения 17 *"Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"* (авиационная безопасность), а также Приложений 4 *"Аэронавигационные карты"* и 15 *"Службы аэронавигационной информации"* (местные пункты аэронавигационной информации и картографии).

2.4 Соответственно, при аудите ИКАО по программе USOAP наличие необходимой координации и интеграции на сертифицированных аэродромах должно было подтверждаться государствами по пунктам AGA 8.093 и AGA 8.095 протокола ИКАО проверки аэродромов, воздушных трасс и наземных средств (СМО/QMSF-007-07/С).

2.5 Более чем 30-летняя практика, в том числе, существующая в государствах-участниках Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, подтверждает, что одним из возможных путей достижения необходимой координации процессов сертификации аэродромов является применение свода критериев сертификации аэродромов на основе соответствующих SARPS и PANS ИКАО с приданием этим критериям необходимого статуса. Также может представлять интерес высокая оценка такого подхода при аудите ИКАО по программе USOAP.

2.6 Том I Приложения 14 содержит два типа положений: первый, относящийся к планированию и проектированию аэродромов, и второй, относящийся к эксплуатации и обслуживанию аэродромов. В принципе, критерии сертификации могут включать требования, связанные с проектированием аэродрома. Это, однако, не предполагает использования всех их в качестве критериев сертификации, так как ряд требований относится только к проектированию и описывается с применением специальных оговорок, таких как "обеспечивать выполнение целей, поставленных при проектировании", "должны быть построены", "должны быть запроектированы" и т. п. Очевидно, что такие требования не могут быть применимы в процессе сертификации существующего аэродрома.

2.7 Приложение 14 включает большое число положений со статусом Рекомендуемой практики. Например, около 85 % положений главы 3 "Физические характеристики" тома I состоят из рекомендаций. Применение такого рода положений при сертификации требует повышения их статуса в рамках национальных норм, поскольку соблюдение рекомендаций только желательно для обеспечения безопасности полетов.

2.8 Требуемое от государств установление критериев сертификации аэродромов подразумевает использование детальных требований к характеристикам или параметрам элементов аэродромов и их оборудованию. Например, требованиями тома I Приложения 14 к аэронавигационным огням охватывается не только наличие тех или иных огней и их расположение на аэродроме (глава 5), но и специальные светотехнические характеристики, приведенные в добавлениях 1 и 2. Подтверждение соответствия этим характеристикам может оказаться чрезмерно сложным и малоэффективным в процессе сертификации аэродрома.

2.9 Приведенные выше особенности тома I Приложения 14 показывают, что он не может рассматриваться в качестве документа, полностью удовлетворяющего целям сертификации аэродромов в отношении состава применяемых критериев. Дос 9774 не вносит ясности в этом отношении, оставляя решение этого вопроса в рамках национальных правил государств, и в практике ряда договаривающихся государств применяются критерии, прямо ориентированные на сертификацию аэродромов, включающие, при необходимости, соответствующие положения иных SARPS, а также правил PANS ИКАО. Как показывает опыт, при таком подходе возможно более эффективно с точки зрения обеспечения безопасности решать поставленную томом I Приложения 14 задачу сертификации аэродромов.

3. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

3.1 Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также правил (PANS) для целей сертификации аэродрома представляет достаточно сложную задачу. Эффективность и качество выполнения этой задачи договаривающимися государствами может быть повышена за счет применения созданной в рамках ИКАО базы основных сертификационных критериев для ее использования с учетом национальных правил, включающих, при необходимости, дополнительные требования к подлежащим сертификации аэродромам, находящимся под юрисдикцией государства.

— КОНЕЦ —