



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ В ИНДИИ

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе изложен ход выполнения Индией положений поправки № 4 ИКАО к тому I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"*, в которой содержится требование в отношении сертификации аэродромов. Поскольку упомянутая поправка также предусматривает создание соответствующих нормативных рамок и хорошо отлаженного механизма контроля, что является необходимым условием для начала действий по сертификации аэродромов, в настоящем документе также изложены основные меры, принятые в Индии по соблюдению упомянутых стандартов и рекомендаций ИКАО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью А "Безопасность полетов. Повышать уровень безопасности полетов в гражданской авиации во всем мире"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 14, <i>"Аэродромы"</i> , том I, <i>"Проектирование и эксплуатация аэродромов"</i> , а также соответствующие документы ИКАО, Авиационные правила (1937) и требования гражданской авиации

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Правила лицензирования аэродромов в Индии существуют с 1956 года в соответствии с правилом 79 Авиационных правил (1937). Однако в данное правило не были включены правительственные аэродромы, которые управлялись и эксплуатировались нормативным органом: Генеральным директором гражданской авиации (ГДГА). Упомянутое правило предусматривало лицензирование объекта, помимо правительственного аэродрома, который используется в качестве регулярного объекта для посадки и вылета регулярным воздушным перевозчиком или для серии посадок и вылетов любыми воздушными судами, перевозящими пассажиров за плату или вознаграждение.

1.2 До 1971 года упомянутый нормативный орган являлся эксплуатантом находящихся в ведении правительства аэродромов, а директорат аэродромов, существовавший в рамках упомянутого нормативного органа, главным образом, занимался управлением аэродромов. В 1971 году управление четырьмя, находящимися в ведении правительства международными аэродромами, а именно: Дели, Мумбаи, Ченнай и Калькутта, – было передано администрации международных аэропортов Индии (АМАИ). В 1985 году управление всеми находящимися в ведении правительства внутренними аэродромами было переведено из нормативного органа в администрацию национальных аэропортов (АНА) вместе с директоратом аэродромов. В 1995 году упомянутые два органа АМАИ и АНА были объединены в администрацию аэропортов Индии (ААИ), на которую была возложена ответственность за функционирование правительственных аэродромов и управление ими. Администрация аэропортов Индии (ААИ) по состоянию на данный момент осуществляет управление большинством аэродромов в стране.

1.3 После создания АНА и передачи ей от ГДГА всех аэродромов, CNS/ATM, САИ образовался определенный вакуум, и в ГДГА не было инфраструктуры по контролю за этими функциями. В ГДГА был создан директорат стандартов по аэродромам, который начал функционировать с 1999 года. Однако из-за ограниченных людских ресурсов и отсутствия нормативных рамок для лицензирования аэродромов его деятельность осуществлялась на минимальном уровне.

1.4 В марте 2001 года ИКАО приняла поправку № 4 к тому I Приложения 14, в которой содержалось требование в отношении сертификации к 27 ноября 2003 года всех аэродромов, используемых для международных полетов. Это вызвало необходимость внесения поправок в существующие правила лицензирования аэродромов в Индии. Соответственно, правила, касающиеся лицензирования аэродромов в Индии, были изменены с целью соблюдения положений Приложения 14 и с 2004 года содержат следующую формулировку: *"Правило 78. Аэродром не используется в качестве регулярного объекта для посадки и вылета регулярным воздушным перевозчиком или в целях серии посадок и вылетов любыми воздушными судами, перевозящими пассажиров или груз за плату или вознаграждение, если он не лицензирован для такой цели"*.

1.5 Авиационные правила Индии содержат основные рамки для лицензирования аэродромов, которые были изменены в 2004 году с целью включения находящихся в ведении правительства аэродромов. На основании SARPS, содержащихся в томе I Приложения 14 ИКАО, и инструктивного материала, приведенного в документе ИКАО по процедурам сертификации аэродромов, были разработаны подробные требования и инструктивный материал в виде требований гражданской авиации, а также консультативные циркуляры. Данная процедура охватывает области, касающиеся выдачи лицензии аэродрому, подготовки руководства по аэродрому, проектирования и эксплуатации аэродромов, включая процедуру освобождения при

несоблюдении стандартов. Аэродромы лицензируются на основе процедур и контрольных перечней, содержащихся в руководстве по процедурам лицензирования, разработанном и подготовленном на основе инструктивных указаний ИКАО. До начала лицензирования аэродромов вышеуказанная документация была доведена до сведения пользователей.

2. МЕРЫ, ПРИНЯТЫЕ ДЛЯ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ

2.1 Директорат стандартов по аэродромам начал официально функционировать в 2002 году, и на него была возложена конкретная функция по лицензированию аэродромов в соответствии с требованиями Авиационных правил. Упомянутый директорат, который находится в штаб-квартире ГДГА в Дели, имеет четыре региональных отделения в Дели, Мумбае, Ченнае и Калькутте. Работающие в директорате сотрудники имеют надлежащую квалификацию для лицензирования аэродромов и набраны на основе предыдущего опыта в области управления аэродромами.

2.2 Занимающиеся лицензированием аэродромов сотрудники ГДГА прошли подготовку по сертификации аэродромов в рамках регионального проекта технического сотрудничества ИКАО (COSCAP-SA) и проекта сотрудничества с гражданской авиацией Индии Европейского Союза. Подход к этому вопросу в Индии заключается не только в подготовке специалистов по нормативным положениям, но также в предоставлении информации по этому вопросу соответствующим специалистам в авиационной отрасли, которые также прошли обучение в рамках этих международных программ подготовки. В рамках вышеизложенных программ было проведено тринадцать (13) учебных курсов, на которых эксперты из Соединенного Королевства и Австралии обучали персонал нормативного органа и отрасли. Кроме того, в рамках программы COSCAP-SA предоставлялась техническая помощь путем делегирования экспертов для оказания помощи персоналу ГДГА.

2.3 В настоящее время в Индии имеется около 87 аэродромов, используемых для регулярных полетов и перевозки пассажиров/грузов за плату или вознаграждение. Учитывая тот факт, что выполнение измененного правила во всех этих аэродромах явилось бы гигантской задачей, был принят консервативный подход и в поправку к правилам было включено положение, которое предусматривало, что аэродромы, уже имевшие разрешение осуществлять регулярные воздушные перевозки до начала действия этих измененных правил, могут продолжать осуществлять такие перевозки до тех пор, пока к дате, указанной правительством, эксплуатант аэродрома не получит лицензию от Генерального директора гражданской авиации (ГДГА).

2.4 Ввиду большого количества аэродромов, подлежащих лицензированию, Индия осуществила поэтапный подход, в соответствии с которым в первую очередь было проведено лицензирование международных аэродромов. Это также имело целью выполнение Индией своих обязательств в отношении Чикагской конвенции. На последующем этапе было проведено лицензирование других, не международных аэродромов. По состоянию на настоящее время лицензировано 11 международных и 12 внутренних аэродромов.

2.5 Процесс лицензирования аэродромов включает оценку официальной заявки, в том числе оценку руководства по аэродрому, техническую проверку и оценку аэродромных средств и оборудования, процедуру освобождения в отношении несоблюдения правил, выдачу лицензии аэродрому, а также опубликование в АИП Индии статуса аэродрома как лицензированного и требуемых подробных сведений. В качестве предварительного условия для выдачи лицензии

аэродрому от эксплуатантов аэродромов также требуется ввести систему управления безопасностью полетов, предусмотренную в томе I Приложения 14 ИКАО.

2.6 После выдачи лицензии также разрабатывается функция контроля за безопасностью полетов путем подготовки плана инспекционного контроля для лицензированных аэродромов. Впоследствии программа инспекционного контроля в ГДГА была централизована с целью включения всех нормативных функций и был создан "Отдел контроля и соблюдения правил". Данный отдел осуществляет мониторинг инспекционного контроля, проводимого различными управлениями в соответствии с планом.

2.7 Аналогично преобладающей тенденции во всем мире все аэродромы в Индии создавались на протяжении определенного периода времени в условиях отсутствия строгого нормативного контроля за аэродромами, поскольку они непосредственно управлялись местными органами, которые осуществляли двойные функции: регламентирующего органа и поставщика обслуживания. Большинство аэропортов в стране существовали до получения независимости и впоследствии были модернизированы для удовлетворения спроса на перевозки и требований к производству полетов воздушных судов. Эти аэропорты модернизировались с точки зрения строительства ВПП и соответствующих средств по мере возникающей необходимости. Это было самой большой проблемой при лицензировании аэродромов, поскольку в таких аэропортах соблюдение SARPS не находилось на надлежащем уровне.

2.8 Аэродромные средства и службы публикуются эксплуатантом аэропорта в АИП, а также в руководстве по аэродрому, что является основанием для выдачи аэродрому лицензии. Нынешняя, введенная в действие система выдачи лицензий не может устранить присущие аэродромам недостатки, и в ее рамках принимаются меры по совершенствованию системы и обеспечению развития аэродромов в будущем рациональным образом. Процедура лицензирования также предусматривает решение вопросов, связанных с несоблюдением стандартов, определенным образом путем получения освобождения (временного/постоянного). Первоначальная цель заключается в том, чтобы эксплуатанты аэродромов устранили несоблюдение стандартов в установленный срок, на который выдано временное освобождение. В случае если устранить несоблюдение стандартов не представляется возможным в силу объективных причин, не поддающихся контролю, выдается постоянное освобождение, и при этом принимаются меры по снижению риска с помощью альтернативных мер обеспечения безопасности полетов. Такие недостатки публикуются в АИП с целью оказания помощи эксплуатантам авиакомпаний/воздушных судов в разработке, введении дополнительных мер по снижению риска с помощью эксплуатационных процедур/ограничений.

2.9 ГДГА в сотрудничестве с УТС ИКАО реализовал национальный проект в целях устранения недостатков, содержащихся в выводах по результатам проверки нормативной системы аэродромов. Данный проект был завершен, и результатом данного проекта явилась подготовка требований ГДГА в отношении системы управления безопасностью полетов для лицензий аэродромов, консультативного циркуляра по уровню компетенции эксплуатантов аэродромов в области безопасности полетов, справочника инспектора аэродромов и процесса представления информации о планировании, введении и осуществлении изменений в инфраструктуре аэропортов. Упомянутые документы будут опубликованы в соответствии с подготовленным для их выпуска планом.

3. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

3.1 Индия начала успешно проводить лицензирование аэродромов в соответствии со Стандартами ИКАО путем обеспечения тесного сотрудничества между нормативным органом и эксплуатантами аэродромов. Все лицензированные аэродромы эксплуатируются надлежащим образом подготовленным персоналом и в соответствии с правилами, основанными на Стандартах тома I Приложения 14 ИКАО. Вследствие этого всем эксплуатантам авиакомпаний может быть гарантирован высочайший уровень безопасности полетов на международных аэродромах.

— КОНЕЦ —