



**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 комитетом<sup>2</sup>)

**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>

<sup>1</sup> Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

<sup>2</sup> 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.