

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**

**АСПЕКТЫ СЕРТИФИКАЦИИ НА АЭРОДРОМАХ, ГДЕ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ  
ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАЗДЕЛЕНА  
МЕЖДУ НЕЗАВИСИМЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ**

(Представлено Катаром)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Система сертификации аэродромов, предусматриваемая Приложением 14 "Аэродромы" ИКАО, является важным элементом системы обеспечения безопасности полетов. Обычно в текстах Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и связанного с ними инструктивного материала речь идет об одном эксплуатанте аэродрома, отвечающем за все аспекты аэродромных операций. Однако в некоторых государствах отдельные важные виды обслуживания, связанные с обеспечением безопасности полетов, предоставляются структурами, не относящимися к эксплуатанту аэродрома.

Ввиду того что SARPS ИКАО и связанные с ними инструктивные документы сформулированы применительно к надзору за деятельностью одного эксплуатанта аэродрома, единолично отвечающего за обеспечение безопасности полетов на аэродроме, их дословный перенос с национальное законодательство не допускает осуществления сертификации и надзора за несколькими структурами, которые могут предоставлять охватываемые сертификацией услуги и которым необходимо осуществлять отдельную, но скоординированную деятельность для обеспечения безопасности полетов на аэродроме.

Хотя в SARPS ИКАО в томе I Приложения 14 "Проектирование и эксплуатация аэродромов" и связанных с ними документах речь идет в основном об эксплуатанте аэродрома как о единственной структуре, отвечающей за безопасность полетов на аэродроме, в п. 2.1.4 документа Дос 9981 "Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Аэродромы" признается, что в некоторых государствах эксплуатант аэродрома может не являться ответственным за некоторые вопросы, охватываемые сферой сертификации. Однако инструктивные указания относительно такого подхода почти отсутствуют. Например в том случае, если в не относящейся к эксплуатанту аэродрома структуре выявлены недостатки с обеспечением безопасности полетов, какая структура будет отвечать за реализацию мер по доведению безопасности полетов до приемлемого уровня?

Если тексты инструктивных документов ИКАО будут изменены, это поможет государствам соответственно адаптировать свои нормативные положения, с тем чтобы в них были отражены случаи, когда эксплуатант аэродрома не является единственной структурой, обеспечивающей предусмотренные сферой сертификации виды обслуживания, что будет иметь большое значение для обеспечения безопасности на аэродроме.

<b>Действия:</b> Ассамблее предлагается:	
а) признать необходимость привнесения гибкости в процесс достижения целей системы надзора в сфере обеспечения безопасности полетов;	
б) просить Совет пересмотреть SARPS и инструктивный материал, касающиеся сертификации аэродромов, с тем чтобы изменить их положения в целях привнесения гибкости в процесс сертификации применительно как к эксплуатантам аэродромов, так и к не относящимся к ним структурам, согласно пп. 2.1 и 2.4 настоящего документа.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Том I Приложения 14 "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Дос 9981, <i>Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Аэродромы</i> Дос 9774, <i>Руководство по сертификации аэродромов</i>

## 1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Требованию о сертификации аэродромов посвящен п. 1.4.1 в томе I Приложения 14, в котором содержится примечание, отсылающее за дополнительными указаниями к документам "Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Аэродромы" и *Руководство по сертификации аэродромов* (Дос 9774).

1.2 В п. 2.1.2 документа "PANS-Аэродромы" дается четкое описание сферы сертификации, которое дополняется последующими разделами этого документа, и в документе Дос 9774, в которых речь идет о требованиях, касающихся руководства по аэродрому и процесса сертификации.

1.3 В тексте этих положений в целом определены два субъекта данной системы: эксплуатант аэродрома и надзорный орган (ведомство гражданской авиации или соответственно другая структура).

1.4 Хотя в содержащихся в томе I Приложения 14 SARPS ИКАО и связанных с ними документах речь идет в основном об эксплуатанте аэродрома как о единственной структуре, отвечающей за безопасность полетов на аэродроме, в п. 2.1.4 документа "PANS-Аэродромы" признается, что в некоторых государствах эксплуатант аэродрома может не являться ответственным за все вопросы, охватываемые сферой сертификации. Однако указания относительно системных последствий такого подхода почти отсутствуют. Например в том случае, если у структуры, не относящейся к эксплуатанту аэродрома, выявляются недостатки в сфере обеспечения безопасности полетов, какая структура будет отвечать за реализацию мер по доведению безопасности полетов до приемлемого уровня?

## 2. ВОЗМОЖНОЕ РАЗВИТИЕ ПРОЦЕССА СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМА И СИСТЕМЫ НАДЗОРА ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 В такой ситуации соответствующим государствам необходимо предпринять ряд действий.

2.2 Орган регулирования в государстве должен признать в своих нормативных положениях возможность того, что деятельность, входящая в сферу сертификации аэродрома, может осуществляться поставщиком обслуживания, не являющимся эксплуатантом аэродрома.

2.3 Такие нормативные положения должны предусматривать, что эти поставщики обслуживания должны участвовать в деятельности по обеспечению соблюдения требований в области безопасности полетов и в процессах, связанных с сертификацией, надзором и поиском вариантов устранения недостатков, в полном сотрудничестве с эксплуатантом аэродрома, определенным как основная организация, отвечающая за обеспечение безопасности полетов и эксплуатацию аэродрома.

2.4 В процессе сертификации должно устанавливаться соответствие осуществляемой поставщиком обслуживания деятельности установленным требованиям. При этом должно также предусматриваться, чтобы отношения и сотрудничество между эксплуатантом аэродрома и поставщиком обслуживания были официально оформлены соглашениями об уровне обслуживания или другими рабочими договоренностями.

2.5 В результате этого поставщики обслуживания могут быть указаны в сертификате аэродрома и, таким образом, подпадать под его положения и условия. Этот сертификат будет служить основой для осуществления постоянной надзорной деятельности.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Учитывая, что в некоторых государствах за деятельность по обеспечению безопасности полетов на аэродроме могут отвечать как эксплуатанты аэродрома, так и структуры, не связанные с ними, важно, чтобы системы надзора за обеспечением безопасности полетов в этих государствах охватывали все соответствующие структуры. Относящиеся к системе сертификации инструктивные указания должны учитывать это и предусматривать определенную гибкость в ее применении.

— КОНЕЦ —