Международная организация гражданской авиации

AN-Conf/13-WP/95
10/9/18

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности глобальной аэронавигационной системы
3.5. Прочие вопросы ОрВД

СЕРТИФИКАЦИЯ ПОСТАВЩИКОВ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе описываются процессы, используемые Объединенными Арабскими Эмиратами для проведения сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). В документе предлагается провести пересмотр положений ИКАО, с тем чтобы подготовить рекомендации по сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания, и сопроводить эти положения соответствующим инструктивным материалом.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, представленными в п. 3.2.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В статье 28 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300) содержится требование, согласно которому Договаривающиеся государства обязуются предоставлять на своей территории аэропорты и аэронавигационное обслуживание (ANS) в соответствии со стандартами, изложенными в Конвенции и Приложениях. Несмотря на то, что в Приложении 14 *"Аэродромы"* (Doc 9774) содержится четкое требование о сертификации аэродромов, не существует однозначного требования о сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и достаточного количества инструктивных материалов по данному вопросу, которые бы позволили государствам, желающим провести сертификацию, использовать одну из схем сертификации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На ранних этапах развития авиации предоставление аэронавигационного обслуживания было достаточно ограниченным, а само обслуживание, как правило, носило упрощенный характер и обеспечивалось государством, обычно через ведомства гражданской

авиации. По мере развития авиации спрос на авиационное обслуживание увеличивался пропорционально развитию технологий и промышленному росту. До тех пор, пока аэронавигационное обслуживание осуществляется бесперебойно, оно остается практически незаметной функцией безопасной и эффективной авиационной системы, что может служить объяснением, почему уровень контроля и проверок в этой сфере в целом ниже, чем в отношении эксплуатантов воздушных судов и аэродромов.

2.2 Несмотря на то, что в последние несколько десятилетий наблюдается общемировая тенденция к разделению поставщиков обслуживания и регулирующих органов в целях обеспечения эффективного надзора, существует множество механизмов его осуществления, и в некоторых случаях их эффективность остается ниже желаемой.

2.3 В результате разделения поставщиков и регулирующих органов стали появляться различные типы структур: от государственных корпораций до полностью частных предприятий. Хотя контроль за аэронавигационным обслуживанием и(или) управление им могут передаваться другим субъектам, независимо от их типа, общая ответственность за соблюдение стандартов Конвенции по-прежнему лежит на государствах.

2.4 Из проверок организации государственного надзора однозначно следует, что государства, использующие схемы сертификации ПАНО, более эффективно соблюдают Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS); таким образом, введение схемы сертификации ПАНО может привести к прямой выгоде с точки зрения обеспечения безопасности.

2.5 В Объединенных Арабских Эмиратах аэронавигационное обслуживание при заходе на посадку и с диспетчерской вышки осуществляется организациями, которые четко отделены от государства, а обслуживание на маршруте осуществляется силами основного ведомства гражданской авиации ОАЭ. В условиях объединения ПАНО и государственных органов в рамках одной организационной структуры для эффективного управления ими требуется четко определенные роли надзорного органа и ПАНО. Одним из ключевых компонентов, обуславливающим успех и зрелость организаций ПАНО Объединенных Арабских Эмиратов, является строгий и последовательный контроль со стороны надзорных органов, осуществляемый при помощи введения нормативных требований к сертификации ПАНО.

2.6 В 2010 году Генеральное ведомство гражданской авиации (GCAA) опубликовало нормативные положения к требованиям о сертификации ПАНО по каждому из направлений их деятельности: обслуживанию воздушного движения (ОВД), связи, навигации и наблюдению (CNS), управлению аэронавигационной информацией (AIM) и метеорологии (MET). Надзор за сертификацией осуществляется по каждому из направлений, чтобы обеспечить целенаправленный подход к развитию и уделять особое внимание той области ПАНО, в которой были выявлены недоработки, проблемы или несоответствие нормативным требованиям, особенно в части системы управления безопасностью полетов (SMS) и системы менеджмента качества (СМК).

2.7 Требование о наличии действующего сертификата, предъявляемое к любой организации, которая отвечает за предоставление аэронавигационного обслуживания, укрепляет мандат, предусмотренный в законе Объединенных Арабских Эмиратов о гражданской авиации, согласно которому любая организация, предоставляющая авиационное обслуживание, должна быть лицензирована GCAA. Сертификат ПАНО выступает в качестве эффективного средства подтверждения успешного соблюдения организациями ПАНО нормативных положений в области гражданской авиации.

2.8 За последнее десятилетие эффективность данного процесса сертификации ПАНО стала очевидной, учитывая, что все ПАНО достигли высокого уровня соблюдения нормативных требований.

2.9 Очередным усовершенствованием, недавно введенным Объединенными Арабскими Эмиратами, стало включение нормативного требования о получении действующего сертификата организации ПАНО для любого ПАНО, выступающего субподрядчиком организации, ответственной за предоставление аэронавигационного обслуживания (ANS). Было выявлено, что, хотя подлежащий сертификации ПАНО соблюдал нормативные положения, возникали ситуации, когда организация-субподрядчик могла косвенно не в полной мере соответствовать нормативным ожиданиям. Введение требований к сертификации организаций-субподрядчиков ПАНО еще больше укрепило потенциал ОАЭ по эффективному обеспечению соблюдения нормативных требований.

3. ВЫВОД

3.1 Сертификация организаций ПАНО, в том числе любых организаций-субподрядчиков, занимающихся предоставлением такого рода обслуживания, должна быть включена в качестве требования в Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"* и сопровождаться инструктивным материалом по эффективному осуществлению процессов сертификации ПАНО.

3.2 Учитывая вышесказанное, Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

Рекомендация 5.1/xx –

Конференция:

a) принимает к сведению содержание настоящего рабочего документа;

b) поручает ИКАО разработать инструктивный материал и положения, необходимые для подготовки рекомендаций по сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания.

— КОНЕЦ —