



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.1. Содействие принятию решений, основанных на полученных данных, для подготовки информации о безопасности полетов в целях управления рисками в области безопасности полетов

ВАЛИДАЦИИ НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ РИСКОВ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены разнообразные преимущества разработки стандартизированной политики принятия решений на основе оценки рисков и передовой практики при валидации иностранной продукции, чтобы уменьшить объем деятельности по определению соответствия требованиям. Государства регистрации (SoR) не обязаны и не призываются осуществлять такую же значительную работу по определению соответствия требованиям, какая уже была проведена государством разработчика (SoD), чтобы самим убедиться в надлежащем соответствии стандартам летной годности.

Действия: Конференции предлагается оказать поддержку Группе экспертов по летной годности, которая продолжает разрабатывать принципы валидации на основе оценки рисков, и согласиться с рекомендациями, приведенными в п. 3.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В статье 31 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300) говорится: "Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, будет снабжено удостоверением о годности к полетам, выдаваемым или признаваемым действительным государством, в регистр которого занесено воздушное судно".

1.2 Обязанностью государства регистрации (SoR) является выдача или валидация сертификатов летной годности в соответствии со статьей 31 Конвенции. Государство разработчика (SoD) несет ответственность за выдачу оригинального сертификата типа. SoR и SoD могут быть разными государствами с разными функциями и обязанностями, но при этом они имеют общую цель обеспечения безопасности полетов.

1.3 Как указано в главе 3 части II Приложения 8 *"Летная годность воздушных судов"* к Конвенции о международной гражданской авиации, каждое SoR обязано обеспечить выдачу или валидацию сертификата летной годности на основании достаточного доказательства соответствия воздушного судна применимым Стандартам [Приложения 8] благодаря соблюдению соответствующих норм летной годности. SoR может признать, выдать или утвердить аналогичный сертификат, основанный частично или полностью на основе сертификата летной годности государства-изготовителя.

1.4 SoR часто проводят тщательный технический анализ утверждений конструкции, выданных SoD, вместо того чтобы признать подтвержденную компетентность технического агента SoD, выдавшего первичное утверждение. Из-за отсутствия хорошего инструктивного материала процессы валидации не всегда согласованы между разными SoR. Существует тенденция среди SoR все больше полагаться на тщательный технический анализ авиационного изделия. Эта тенденция привела к увеличению общего спроса на ресурсы для SoD и SoR, но не к дополнительным преимуществам в области безопасности полетов.

1.5 Если технический агент SoD представляет другому государству достаточное доказательство того, что самолет соответствует применимым стандартам, надлежащая оценка риска может дать SoR-импортеру возможность ограничить объем технического анализа.

1.6 Соединенные Штаты Америки продолжают содействовать принятию стандартизированных принципов валидации на основе оценки рисков и передовой практики, сотрудничая с Группой экспертов по летной годности ИКАО. Используя эти инструменты, SoR могут в максимальной степени полагаться на деятельность по сертификации типа, проводимую SoD, и свести к минимуму дублирование деятельности, которое не увеличивает или увеличивает незначительно безопасность полетов авиационного изделия.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Отмечается отсутствие руководящих принципов, помогающих SoR в процессе валидации утверждения конструкции, что способствовало бы повышению доверия к подтвержденной компетентности SoD. Не имея такого инструктивного материала, SoR не хотят снижать объемы своего технического анализа, что приводит к увеличению спроса на ресурсы для всех сторон, но не к ощутимому повышению уровня безопасности полетов.

2.2 Имея надлежащую оценку риска, можно было бы избежать проведения детального технического анализа для устранения потенциального пробела в области обеспечения безопасности полетов. Стандартизированные принципы валидации на основе оценки риска и передовой практики, разработанные и согласованные государствами-членами, помогут снизить спрос на нормативно-правовые ресурсы путем снижения дублирующей деятельности SoR по сертификации.

2.3 Авиационная отрасль получит преимущества от использования общих принципов валидации на основе оценки рисков и снизит расходы и сроки вывода изделий на рынок, если опытные SoD поделятся своей передовой практикой, чтобы обеспечить соответствие требованиям SoR к импортированным изделиям.

2.4 Соединенные Штаты Америки включили принципы валидации на основе оценки рисков в свою политику и заключенные в последнее время двусторонние соглашения с некоторыми государствами-членами. Такие принципы и политика основаны на устойчивом доверии и обеспечивают низкие или приемлемые уровни риска для авиационной системы США.

Первый опыт США по применению принципов валидации на основе оценки риска обнадеживает, и увеличение эффективности наблюдается также у смежных организаций и отраслей.

2.5 Новая рабочая карта по этому вопросу была принята Группой экспертов по летной годности, и в настоящее время ожидается ее официальное утверждение Аэронавигационной комиссией.

3. ВЫВОД

3.1 В связи с вышесказанным, Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

Конференции предлагается:

- a) поручить ИКАО рассмотреть и разработать материалы для включения в *Руководство по летной годности* (Дос 9760), *Руководство по управлению безопасностью полетов* (SMM) (Дос 9859), Приложение 8 "*Летная годность воздушных судов*" и/или Приложение 19 "*Управление безопасностью полетов*", чтобы государства регистрации определили соответствующую степень участия в реализации принципов валидации/признания утверждений государства разработчика (SoD);
- b) поручить ИКАО и государствам-членам оказать поддержку Группе экспертов по летной годности в определении необходимости разработки новых материалов, чтобы содействовать дальнейшему снижению дублирующей деятельности по сертификации путем проведения оценки целесообразности разработки общих стандартов и подготовки рекомендуемой передовой практики для признания возможностей систем сертификации SoD (включая утверждение конструкций/признание организации разработчика);
- c) поручить ИКАО и государствам-членам поддержать разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, инструктивного материала и руководств, которые государства-члены используют для выдачи сертификатов на изделия, и дополнить их инструктивным материалом по передовой практике в области валидации.

— КОНЕЦ —