

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации****РАЗРАБОТКА МОДЕЛИ, ОСНОВАННОЙ НА ОЦЕНКЕ РИСКА, ДЛЯ ВАЛИДАЦИИ ПРОДУКЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки, Австралией, Новой Зеландией, Сингапуром)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Признавая огромные выгоды применения подхода, основанного на оценке риска, спонсирующие государства-члены поддерживают совместные усилия заинтересованных государств-членов, направленные на применение концепций принятия решений, основанных на оценке риска, при разработке стандартизированной политики и передовой практики валидации иностранной продукции.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) рассмотреть предложение о включении подхода к валидации, основанного на оценке риска, в соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику и инструктивный материал ИКАО;
- б) рекомендовать Совету ИКАО поручить Группе экспертов по летной годности провести такое исследование в рамках ее программы работы на предстоящий трехлетний период.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что трехлетний бюджет по программам будет охватывать эту деятельность
<i>Справочный материал</i>	Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" Приложение 8 "Летная годность воздушных судов" Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i> (третье издание) Дос 9760, <i>Руководство по летной годности</i> (третье издание)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационная промышленность, держатели свидетельств об утверждении конструкции (DAH) и эксплуатанты рассчитывают на то, что государства-члены будут поддерживать каждое новое государство регистрации (SoR) в его усилиях по эффективной валидации сертификата или утверждения, выданного компетентным государством разработчика (SoD). Приложения Международной организации гражданской авиации (ИКАО) предоставляют SoR или полномочному органу, осуществляющему валидацию (VA), возможность признавать, выдавать или утверждать сопоставимый сертификат, основанный полностью или частично на сертификате SoD. Во всех процедурах валидации обычно осуществляются два вида деятельности: VA оценивает уровень доверия к системе обеспечения безопасности полетов сертифицирующего полномочного органа (CA), выдавшего сертификат, и VA определяет, отвечает ли продукт или изделие минимальным стандартам безопасности и эксплуатационным требованиям своей гражданской авиационно-космической системы.

1.2 Несмотря на эти сходные элементы, спонсирующие государства-члены отмечают, что процессы валидации, осуществляемые полномочными органами, не всегда последовательны. Среди VA наблюдается растущая тенденция к тому, чтобы больше полагаться на подробные технические обзоры авиационной продукции, а не на полное использование продемонстрированной компетентности CA при выдаче сертификата. Эта тенденция увеличивает общую потребность в ресурсах всех сторон, не давая соразмерного эффекта для безопасности полетов.

1.3 В соответствии с содержащимся в настоящем документе предложением мы полагаем, что государствами-членами должны быть разработаны стандартные принципы, основанные на оценке риска, и передавая практика валидации в целях лучшего содействия безопасному развитию глобальной авиационной отрасли.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

### 2.1 Доверие на основе партнерства

2.1.1 Тщательный анализ любого процесса валидации показывает, что основной акцент делается на степень *доверия* одного государства сертификату другого государства. Практически этот сертификат служит демонстратором компетентности SoD в сертификации продукта и является результатом его общей системы обеспечения безопасности полетов. Спонсоры считают необходимым вступать в тесные и продуктивные партнерства с государствами-членами для повышения доверия к системам сертификации различных SoD.

2.1.2 Потребность в доверии к системе сертификации SoD не заканчивается, когда импортирующее государство принимает сертификат SoD, а продолжается, и включает способность SoD осуществлять надзор за сохранением летной годности продукта. Спонсоры полагают, что глобальная безопасность полетов может быть обеспечена только посредством прочных партнерств как в ходе начальной валидации сертификата, так и на протяжении всего жизненного цикла продукта. Спонсоры считают необходимым вступать в тесные и продуктивные партнерства с государствами-членами для определения и понимания, каким является наш уровень доверия и каким образом осуществляется сертификация и как поддерживается безопасность полетов государством разработчика.

2.1.3 В качестве примера продуктивных партнерств следует отметить, что Соединенные Штаты Америки недавно расширили соглашения с отдельными государствами-партнерами с тем,

чтобы обеспечить незамедлительное принятие некоторых сертификатов и утверждений без проведения какой-либо дополнительной технической оценки. Эти соглашения, построенные на базе обоснованного доверия, предусматривают *упрощенный* процесс валидации для ускорения обработки некоторых сертификатов и утверждений, представляющих собой низкий или допустимый уровень риска для авиационной системы Соединенных Штатов Америки. Важное значение для этого упрощенного процесса имеет проведение обзора методики внутренней ревизии и произвольная выборка утвержденных заявок в связи с проблемами с документами или аномалиями, которые затем обсуждаются и рассматриваются в ходе обычных совещаний в рамках партнерств. На основе этих партнерств Соединенные Штаты Америки могут поддерживать и повышать уровень доверия к системе обеспечения безопасности полетов каждого государства.

## 2.2 Рабочая группа по принципам валидации (VPWG) Региона Азии и Тихоокеанского региона (APAC)

2.2.1 В июне 2015 года Австралия, Китай (включая Гонконг), Новая Зеландия, Сингапур и Соединенные Штаты Америки создали партнерство в целях разработки принципов, основанных на оценке риска, и передовой практики валидации сертификатов типа, выданных иностранными SoD. Хотя эта задача была поставлена государствами – членами Азиатско-Тихоокеанского региона, рекомендации были разработаны с глобальной перспективой для рассмотрения всеми государствами-членами.

2.2.2 Группа VPWG разработала рекомендации в результате проведения оценки риска аналогичной той, которая описывается в Приложении 19, *Руководстве по управлению безопасностью полетов* ИКАО, а также в документах Соединенных Штатов Америки и Австралии, касающихся управления риском. На основе этого подхода Группа VPWG разработала рекомендации и общую модель валидации.

## 2.3 SARPS, циркуляры, руководства ИКАО

2.3.1 Спонсоры поддерживают Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), инструктивный материал и руководства ИКАО, которые используются государствами-членами для выдачи сертификатов на продукцию. Мы считаем необходимым дополнить это инструктивным материалом по передовой практике проведения валидации.