

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 2 повестки дня.** **Безопасность полетов и авиационная безопасность при организации воздушного движения (ОрВД)**
- Пункт 2.2 повестки дня.** **Сертификация систем ОрВД с точки зрения обеспечения безопасности полетов**

СЕРТИФИКАЦИЯ СИСТЕМ ОрВД

(Представлено африканскими государствами¹)

АННОТАЦИЯ

Цель настоящего документа – кратко обсудить концепцию сертификации служб ОрВД и предложить принять всемирную методику выдачи разрешений поставщикам ОВД.

Действия Конференции указаны в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Деятельность ИКАО, связанная с безопасностью полетов, осуществляется в рамках технической программы работы Организации в области аэронавигации. Наряду с этим ИКАО разработала Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП), который дополняет эту деятельность и облегчает установление приоритетов, а также служит аннотацией деятельности организации, касающейся безопасности полетов.

1.2 В связи с этим были достигнуты определенные цели, включая введение систем управления безопасностью полетов при организации воздушного движения (ОрВД) и порядка сертификации аэродромных операций. Эти две области соответственно охватываются:

* Тексты документа на английском и французском языках представлены африканскими государствами.

¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка.

- a) поправкой № 41 к Приложению 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, которая обязывает поставщиков обслуживания воздушного движения (ОВД) и полномочные органы Договаривающих государств вводить программы контроля за обеспечением безопасности полетов; и
- b) поправкой № 4 к Приложению 14 *"Аэродромы"*, том I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"*, которая обязывает осуществлять сертификацию международных аэродромов с 27 ноября 2003 года и ввести систему управления безопасностью полетов с 25 ноября 2005 года.

1.3 В дополнение к оценке выполнения государствами положений Приложений 11 и 14 к Чикагской конвенции и в рамках этой оценки ИКАО начиная с 2004 года осуществит расширение Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и будет выполнять проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов, относящиеся к аэронавигационному обслуживанию и аэродромным операциям.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Безопасность работы системы ОрВД зависит от многих критериев, в частности от квалификации персонала, качества и надежности аэронавигационных данных, эксплуатационных процедур и средств департаментов обслуживания воздушного движения, навигационных установок и средств навигации, бортового оборудования и взаимодействия между этими элементами, создающего безопасные эксплуатационные условия.

2.2 Большинство Договаривающихся государств Африканского региона еще не создали программ управления безопасностью полетов и не установили правил по обеспечению безопасности при организации воздушного движения.

2.3 Несходство и масштабность областей деятельности, связанной с повышением безопасности полетов, могут в значительной степени повлиять на способность государств осуществлять планирование и выполнять новые требования. Кроме того, отсутствие ясных, лаконичных и четких указаний на региональном уровне в части методики применения и, в особенности, в отношении систем управления безопасностью полетов в области ОрВД может ограничить выполнение вышеупомянутых требований.

2.4 Управление системами безопасности в области ОрВД и их регламентация являются сложными задачами, которые требуют значительных средств и усилий со стороны государств. Многообразная деятельность по обеспечению безопасности полетов, обусловленная данной ситуацией, требует наличия разнообразных навыков, ресурсов и экспертных знаний, которые не доступны для большинства африканских государств. В связи с этим необходимо принять всеобщий принцип, предусматривающий стандартизацию процедур и методов, либо принцип сотрудничества при внедрении программ контроля за обеспечением безопасности полетов в области ОрВД.

2.5 В целом разработка технологий CNS облегчает достижение целей ОрВД. Сертификация систем безопасности полетов требует выполнения фундаментальной работы по оценке рисков и безопасности, связанных с работой систем.

2.6 Таким образом, сертификация систем ОрВД с точки зрения безопасности полетов требует наличия ресурсов и конкретных экспертных знаний для выполнения каждой задачи. Африканские государства считают, что эта деятельность должна рассматриваться и трактоваться аналогично деятельности по сертификации воздушных судов и бортового оборудования. Поэтому сертификация должна быть связана прежде всего с соблюдением стандартов производителей и установкой оборудования связи, навигации и наблюдения, используемого в области организации воздушного движения. Сертификация должна также охватывать квалификацию оперативного персонала ОрВД (диспетчеров воздушного движения), а также процедуры отчетности об инцидентах в области ОВД.

2.7 И действительно, вышеупомянутые элементы могут быть на систематической основе интегрированы в систему управления безопасностью (СУБ), в отношении которой необходимо установить отправные критерии сертификации и сертифицирующий орган. Сертификация систем ОрВД зависит от решения постоянных вопросов, касающихся:

- a) сферы сертификации;
- b) сертифицирующего органа;
- c) аккредитации сертифицирующего органа в целях определения достоверности или надежности сертификации на международном уровне; и
- d) сертифицирующего ведомства.

2.8 В области эксплуатации аэродромов и связанного с ними обслуживания ИКАО ответила на некоторые из вышеупомянутых вопросов в *Руководстве по сертификации аэродромов* (Doc 9774). Однако очевидно, что службы ОрВД, не базирующиеся в аэропорту, поднимают другие проблемы, требующие отдельного изучения.

2.9 Это не препятствует принятию положений, предлагающих государствам устанавливать правила омологации систем ОрВД и поставщиков ОВД.

2.10 С учетом появления новых автономных и частных поставщиков ОВД необходимо определить во всемирном масштабе критерии их омологации на основе, прежде всего, аспектов безопасности.

3. **ВЫВОД**

3.1 Система управления безопасностью, требуемая Приложением 11 к Чикагской конвенции, может повысить способность государств следить за деятельностью поставщиков обслуживания и обеспечить создание механизмов самоконтроля и устранения недостатков.

3.2 Кроме того, с учетом появления новых частных поставщиков ОВД необходимо:

- a) создать систему соглашений для поставщиков аэронавигационного обслуживания. Соглашения будут оформляться государствами на основе критериев и стандартов, установленных ИКАО во всемирном масштабе; и

- b) установить правила функциональной совместимости системы, используемой поставщиками аэронавигационного обслуживания, исходя из основного оборудования, выполнения технических требований и т. д.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе; и
- b) принять следующие рекомендации:

Рекомендация 2/хх. Сертификация систем ОрВД с точки зрения безопасности полетов

ИКАО рекомендуется в дополнение к документу Дос 9774 установить технические требования для сертификации служб ОрВД по:

- a) оборудованию CNS;
- b) процедурам ОрВД;
- c) персоналу ОрВД; и
- d) системе управления безопасностью.

Рекомендация 2/хх. Соглашение о поставщиках ОВД

ИКАО рекомендуется установить параметры и критерии утверждения применительно к поставщикам ОВД и определить требования в отношении:

- a) оформления эксплуатационного соглашения; и
- b) установления правил функциональной совместимости систем, используемых поставщиками ОВД.

— КОНЕЦ —