



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 25 повестки дня.

Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

СЕРТИФИКАЦИЯ ПОСТАВЩИКОВ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

(Представлено Саудовской Аравией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе предлагается, чтобы Совет ИКАО выделил необходимые ресурсы для разработки инструктивного материала по созданию системы сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО). Эта работа будет основываться на существующих Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО, содержащихся в Приложении 3 *"Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации"*, Приложении 4 *"Аэронавигационные карты"*, Приложении 10 *"Авиационная электросвязь"*, Приложении 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, Приложении 12 *"Поиск и спасание"*, Приложении 15 *"Службы аэронавигационной информации"* и Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"*, а также на признанной передовой практике государств и специализированных организаций.

Вопрос сертификации ПАНО обсуждался на предыдущих совещаниях ИКАО. Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) в 2018 году в своей рекомендации 3.5/3 призвала ИКАО изучить потенциальные выгоды разработки положений и инструктивного материала по сертификации ПАНО, сопоставив их с сопутствующими затратами. Впоследствии, на 41-й сессии Ассамблеи, Техническая комиссия отметила сохраняющуюся актуальность рекомендации 3.5/3 AN-Conf/13 и согласилась передать данный вопрос соответствующей группе экспертов для дальнейшего рассмотрения.

В документе также приводится обзор системы сертификации ПАНО, принятой Королевством Саудовская Аравия. В нем упоминается рекомендация 3.1/2 Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14), предлагающая ИКАО провести исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аэронавигации или аналогичной инициативы с участием государств и международных организаций.

В документе признается существующий консенсус о необходимости дальнейшей работы и предлагается, чтобы Ассамблея предприняла следующий шаг, поддержав разработку инструктивного материала ИКАО для оказания помощи государствам в создании эффективных и соразмерных систем сертификации и контроля ПАНО, тем самым способствуя повышению безопасности и эффективности глобальной аэронавигации.

Действия: Ассамблее предлагается: a) принять к сведению информацию, изложенную в настоящем документе, и предысторию вопроса сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО); b) утвердить выделение необходимых ресурсов для поддержки деятельности ИКАО по разработке инструктивного материала в целях оказания помощи государствам в создании эффективных систем сертификации и контроля поставщиков аэронавигационного обслуживания; c) рекомендовать государствам внедрять, где это применимо, соответствующую систему сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания, принимая во внимание сложность, масштаб и сферу охвата предоставляемых услуг; d) предложить государствам поддержать разработку инструктивного материала по системам сертификации и контроля поставщиков аэронавигационного обслуживания и представлять ИКАО информацию о своей практике и накопленном опыте в области сертификации и контроля поставщиков аэронавигационного обслуживания.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет является безопасным и надежным"</i> и <i>"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Для разработки ИКАО запрашиваемого инструктивного материала потребуется выделение ресурсов из бюджета на 2026–2028 гг. Эта деятельность может быть поддержана добровольными финансовыми взносами и прикомандированием персонала из государств-членов.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> Дос 10186, А41-ТЕ, <i>Доклад Технической комиссии 41-й Ассамблеи</i> Дос 10115, <i>Доклад Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13)</i> Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) ИКАО</i> Дос 10209, <i>Доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14)</i> AN-Conf/14-WP/9: <i>Исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аэронавигации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО установила всеобъемлющие системы сертификации для эксплуатантов воздушных судов в рамках Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и для аэродромов в рамках Приложения 14 *"Аэродромы"*, признавая, что систематические процессы сертификации необходимы для обеспечения безопасности полетов, эксплуатационной эффективности и постоянного соответствия нормативным требованиям в гражданской авиации.

1.2 В соответствии с Приложением 6 эксплуатанты воздушных судов должны получать сертификаты эксплуатантов (СЭ), в которых указываются эксплуатационные спецификации, подтверждается соответствие системам управления безопасностью полетов и поддерживается постоянное соответствие требованиям. Аналогичным образом, Приложение 14 требует сертификации аэродромов с детальными спецификациями, охватывающими инфраструктуру, оборудование, управление безопасностью полетов, эксплуатационные процедуры и возможности реагирования на чрезвычайные ситуации аэродромов.

1.3 Несмотря на критически важную роль поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в обеспечении безопасной и эффективной организации воздушного

движения, в положениях ИКАО не существует эквивалентной глобальной системы сертификации, что создает пробел в системе контроля за обеспечением безопасности полетов, способный повлиять на безопасность и эффективность аэронавигационного обслуживания, поддерживающего операции по схеме "от выхода до выхода". Хотя многие государства внедрили собственные системы надзора за аэронавигационным обслуживанием (ANS) для обеспечения безопасного и эффективного аэронавигационного обслуживания, поддерживающего операции воздушных судов по схеме "от выхода до выхода", гармонизированного инструктивного материала ИКАО по данному вопросу не существует.

1.4 Подобно многим государствам, Королевство Саудовская Аравия приняло всеобъемлющую систему сертификации ПАНО, охватывающую предоставление обслуживания воздушного движения (ОВД), служб аэронавигационной информации (САИ), связи, навигации и наблюдения (CNS), службы летной проверки, службы разработки схем полетов по приборам (IFPDS) и аэронавигационного метеорологического обслуживания (АМЕТ). Что касается поисково-спасательных служб (SAR), Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) назначило основного поставщика ОВД (Саудовская аэронавигационная служба (SANS)) оператором Координационного центра системы Саудовской Аравии (SAMCC), который рассматривается в качестве поставщика услуг наземного сегмента в рамках системы КОСПАС-САРСАТ. SAMCC осуществляет мониторинг сигналов бедствия и распределяет соответствующие сообщения в пределах зоны обслуживания¹, охватывающей Саудовскую Аравию, Бахрейн, Иорданию, Кувейт, Ливан, Оман, Сирию и Йемен.

1.5 Основная нормативно-правовая база, используемая для сертификации ПАНО в Саудовской Аравии, состоит из частей Регламента GACA (GACAR) серии 170, которые включают:

- a) Часть 170: определяет общие требования к сертификации ПАНО. Она также определяет содержание эксплуатационных спецификаций (OpSpecs) для каждого вида ANS.
- b) Часть 171: охватывает требования к сертификации поставщика ОВД.
- c) Часть 172: описывает требования к сертификации службы разработки схем полетов по приборам (IFPDS).
- d) Часть 173: охватывает требования к предоставлению услуг CNS/АТМ и службы летной проверки.
- e) Часть 175: определяет требования к сертификации поставщика САИ и аэронавигационных карт.
- f) Часть 177: определяет требования к службе SAR. Служба SAR подлежит назначению, поскольку в предоставлении соответствующих услуг участвуют государственные органы.
- g) Часть 179: охватывает требования к сертификации поставщика аэронавигационного метеорологического обслуживания.

¹ Согласно плану распределения данных КОСПАС-САРСАТ (Ссылка: C/S A.001 – Выпуск 8 – Ред. 10, октябрь 2024 г.), SAMCC обслуживает семь Уполномоченных пунктов связи по поиску и спасанию (SPOC), расположенных в Бахрейне, Иордании, Кувейте, Ливане, Омане, Сирии и Йемене.

1.6 Все эти части дополняются другими частями GACAR, касающимися в основном системы управления безопасностью полетов (СУБП), выдачи свидетельств персоналу ОВД, выдачи медицинских свидетельств и сертификации учебных организаций. Саудовские регламенты GACAR доступны в режиме онлайн по этой ссылке: <https://gaca.gov.sa>. Подход GACA демонстрирует осуществимость и преимущества системы сертификации ANS.

1.7 Кроме того, в рамках пункта 3.1 повестки дня Четырнадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/14), проходившая в Штаб-квартире ИКАО с 26 августа по 6 сентября 2024 года, поддержала предложение Секретариата провести исследование целесообразности для определения потенциальных преимуществ независимой, объективной и последовательной программы по проведению проверок в области эффективности аэронавигации или какого-либо альтернативного механизма, такого как оценка или анализ пробелов в организации потоков воздушного движения. Конференция приняла рекомендацию 3.1/2 по данному вопросу и предложила ИКАО провести исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО по проведению проверок в области эффективности аэронавигации или аналогичной инициативы с участием государств и международных организаций. Оценка эффективности аэронавигации может быть частью системы сертификации ПАНО.

2. РАССМОТРЕНИЕ

2.1 История рассмотрения вопроса сертификации ANS в ходе AN-Conf/13 и A41

2.1.1 Вопрос сертификации ПАНО обсуждался в ходе Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13) в 2018 году. Как указано в *Докладе Конференции* (Дос 10115, пп. 3.41 и 3.42), Конференция признала, что, хотя разработка положений и инструктивного материала ИКАО для сертификации ПАНО необходима, требуется сбалансированный подход для сопоставления выгод с потенциальными затратами для государств, особенно тех, которые уже имеют системы регулирования. Вследствие этого AN-Conf/13 приняла рекомендацию 3.5/3 "Сертификация ПАНО", в которой предлагается: *"ИКАО изучить потенциальные выгоды с учетом соответствующих затрат на разработку положений и инструктивного материала о сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)"*.

2.1.2 Вопрос сертификации ПАНО также обсуждался на 41-й Ассамблее. Как указано в *Докладе Технической комиссии* (Дос 10186, п. 31.15), Комиссия отметила сохраняющуюся актуальность рекомендации 3.5/3 AN-Conf/13 и согласилась передать данный вопрос соответствующей экспертной группе для дальнейшего рассмотрения.

2.1.3 Эти предшествующие обсуждения подтверждают четкую и последовательную направленность в отношении необходимости в инструктивном материале ИКАО по сертификации ПАНО, и работа должна двигаться поэтапно, начиная с исследования и разработки инструктивного материала, а не с принятия SARPS.

2.2 Обоснование разработки инструктивного материала ИКАО

2.2.1 Разработка инструктивного материала ИКАО, а не принятие SARPS на начальном этапе представляет собой гибкое и эффективное средство содействия глобальной гармонизации. Это позволяет государствам адаптировать передовую практику к их конкретным эксплуатационным условиям, сложности и ресурсам.

2.2.2 Инструктивный материал по сертификации ПАНО может содержать информацию о системном подходе к обеспечению того, чтобы поставщики аэронавигационного обслуживания демонстрировали и поддерживали компетентность и соответствие требованиям при предоставлении безопасного, эффективного и непрерывного обслуживания на всех этапах полета, охватывающих операции по схеме "от выхода до выхода".

2.2.3 Такой инструктивный материал может способствовать надзору на основе характеристик, поддерживая государства в установлении четких эксплуатационных спецификаций (OpSpecs), определяющих сферу охвата, ограничения и условия, при которых ПАНО должны предоставлять услуги, включая ОБД, САИ, CNS, службу летной проверки, IFPDS, AMET и SAR.

2.2.4 Инструктивный материал ИКАО по сертификации ПАНО должен, как минимум, охватывать следующее:

- a) ссылки на существующие SARPS Приложений 3, 4, 10, 11, 12, 15 и 19, а также соответствующие PANS и инструктивный материал;
- b) описание эксплуатационных спецификаций для сертификации ПАНО, обеспечивающее прозрачность в отношении возможностей обслуживания, оборудования и инфраструктуры, географического охвата, технических стандартов, квалификации персонала и требований к системе управления безопасностью полетов, что способствует эффективному нормативному надзору;
- c) практические детали основанного на характеристиках подхода к надзору за безопасностью ANS путем установления измеримых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), целевых уровней эффективности обеспечения безопасности полетов (SPT) и механизмов непрерывного мониторинга, соответствующих SARPS и принципам, изложенным в Приложении 19 ИКАО;
- d) внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП), требуемых различными Приложениями ИКАО, обеспечивая, чтобы ПАНО поддерживали системные подходы к управлению рисками для безопасности полетов, обеспечению безопасности полетов, популяризации вопросов безопасности полетов и планированию мероприятий на случай аварийной обстановки;
- e) оценку эффективности аэронавигации для измерения улучшений показателей аэронавигации с учетом конкретных ключевых показателей эффективности, таких как публикуемые в рамках системы показателей эффективности ГАНП ИКАО;
- f) практические методы для обеспечения непрерывных операций по схеме "от выхода до выхода", охватывающие стандартизацию предоставления услуг на разных этапах полета – от управления наземным движением на аэродромах до организации воздушного движения на маршруте и диспетчерского обслуживания подхода;
- g) описание рабочих соглашений для улучшения координации между смежными поставщиками услуг и заинтересованными сторонами с официально согласованными механизмами координации, такими как письма о

договоренности (LOA) или соглашения об уровне обслуживания (SLA). Эти механизмы должны быть перечислены как часть эксплуатационных спецификаций, которые должны использоваться при предоставлении аэронавигационного обслуживания (ANS);

- h) другие темы и вопросы, взятые из практики и полученного опыта применения систем сертификации ANS, разработанных государствами и специализированными организациями.

2.2.5 Путем сбора требований и практических методов от специализированных организаций и государств, уже внедривших сертификацию ПАНО, ИКАО сможет разработать всеобъемлющий инструктивный материал, охватывающий процедуры подачи заявок, оценку документов, этапы демонстрации и инспекции, а также механизмы непрерывного надзора. Это будет способствовать более гармонизированному глобальному подходу к сертификации и контролю ANS.

3. **ВЫВОД**

3.1 Основываясь на консенсусе, достигнутом на AN-Conf/13 и 41-й Ассамблее, разработка инструктивного материала ИКАО по сертификации ПАНО представляет собой практический и необходимый шаг на пути повышения уровня безопасности и эффективности глобальной аэронавигации. Это станет дополнением к установленным системам сертификации для эксплуатантов воздушных судов и аэродромов, рассматриваемых в качестве основных заинтересованных сторон, взаимодействующих с ПАНО. В совокупности эти три заинтересованные стороны вносят наиболее значительный вклад в безопасность и эффективность международной гражданской авиации.

3.2 Разработка инструктивного материала по сертификации ANS на основе апробированной практики государств-членов позволит усилить национальные возможности надзора за безопасностью ANS, повысить эксплуатационную эффективность и будет способствовать бесперебойному предоставлению аэронавигационного обслуживания по схеме "от выхода до выхода".

3.3 Данный подход учитывает результаты предыдущих совещаний ИКАО, фокусируясь на разработке инструктивного материала, который обеспечит ориентиры для государств-членов, признавая при этом их суверенитет при внедрении систем, соответствующих их конкретным эксплуатационным условиям.

3.4 Ассамблее предлагается предпринять следующий шаг и поддержать разработку инструктивного материала ИКАО по сертификации ANS, дав указание Совету определить и выделить необходимые ресурсы. Данное действие позволит непосредственно удовлетворить выявленные потребности и внести значительный вклад в повышение эффективности и безопасности глобальной аэронавигационной системы.