



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ – 40-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга**

**УСТАНОВЛЕНИЕ МИНИМАЛЬНОГО ПРОЦЕНТНОГО ПОКАЗАТЕЛЯ  
СЕРТИФИЦИРОВАННЫХ АЭРОДРОМОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОГО СТАТУСА В ПРОТОКОЛАХ, КАСАЮЩИХСЯ  
СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ**

(Представлено Доминиканской Республикой)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе предлагается установить, что если государство проходит проверки согласно Механизму непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), в нем проводятся координируемые миссии ИКАО по валидации (ICVM) или деятельность по валидации и оно демонстрирует, что создало отдельный орган по контролю за обеспечением безопасности полетов, четко определенный механизм реализации такого контроля, систему регулирования сертификации аэродромов и при этом выпускает консультативные циркуляры, имеет процессы и процедуры сертификации аэродромов и, кроме того, уже сертифицировало определенную процентную долю аэродромов, то должна иметься возможность определить статус этого государства, как удовлетворительный по вопросам протокола, касающимся сертификации аэродромов.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) оценить информацию, представленную в настоящем рабочем документе;
- b) оценить усилия государств по соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS);
- c) рекомендовать установить минимальный процентный показатель сертифицированных аэродромов, необходимый для обеспечения удовлетворительного статуса в протоколах, касающихся сертификации аэродромов;
- d) рекомендовать любые дальнейшие действия, которые она считает уместными.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ касается стратегической цели "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо

<sup>1</sup> Документ на испанском языке представлен Доминиканской Республикой.

<i>Справочный материал</i>	Дос 7300, <i>Чикагская конвенция</i> , Приложение 14 Дос 9981, <i>Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Аэродромы</i> Дос 9774, <i>Руководство по сертификации аэродромов</i> Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> Дос 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>
----------------------------	--

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Статья 28 Конвенции предусматривает, что "Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет это возможным: а) предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией".

1.2 Кроме того, статья 37 предусматривает, что "Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее".

1.3 Каждое Договаривающееся государство должно выполнять свои обязанности, функции и обязательства в соответствии с Конвенцией и Приложениями к ней путем создания и управления эффективной и устойчивой системой контроля за обеспечением безопасности полетов посредством внедрения восьми критических элементов этой системы.

1.4 Признавая трудности, с которыми сталкиваются государства в обеспечении удовлетворительного выполнения своих обязанностей по контролю за обеспечением безопасности полетов, а также учитывая необходимость поддержания единообразия в уровнях безопасности полетов между всеми Договаривающимися государствами, ИКАО создала Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) для оценки способности государств поддерживать эффективную систему контроля за обеспечением безопасности полетов.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 В томе I Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, озаглавленном *Проектирование и эксплуатация аэродромов*, предусматривается, что государства сертифицируют аэродромы, используемые для международных полетов, в соответствии с содержащимися в томе I Приложения 14 спецификациями, а также другими соответствующими спецификациями ИКАО на основе использования соответствующей нормативной базы.

2.2 Цель спецификаций по сертификации аэродромов заключается в установлении нормативного режима, позволяющего эффективно обеспечивать соблюдение спецификаций,

содержащихся в Приложении. Когда аэродрому выдается сертификат, для эксплуатантов воздушных судов и других организаций, работающих на аэродроме, это означает, что на момент сертификации аэродром соответствует техническим требованиям, касающимся этого объекта и его эксплуатации, и что он имеет, согласно сертифицирующему органу, возможность обеспечивать соблюдение технических требований в течение срока действия сертификата. Процесс сертификации также устанавливает базовые условия для постоянного мониторинга на предмет соответствия техническим требованиям.

2.3 В *Руководстве по сертификации аэродромов* (Doc 9774) признается, что наиболее эффективным и очевидным средством выполнения заявленных требований и обязательств является:

- a) *создание отдельного органа по контролю за обеспечением безопасности и четко определенного механизма реализации такого контроля, действующих на основе соответствующего законодательства, для выполнения функций сертификации и регламентирования вопросов безопасности аэродромов;*
- b) *введение процедур сертификации аэродромов, с использованием которых государство сертифицирует аэродром посредством утверждения/принятия руководства по аэродрому, представленного эксплуатантом аэродрома.*

2.4 Считается, что государства, которые выполнили положения подпунктов а) и б) выше, продемонстрировали свою способность контролировать выполнение своих обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов в контексте их обязанностей в качестве сторон, подписавших Конвенцию.

### 3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

3.1 В п. 3.5.3 *Руководства по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9735, 3-е издание) предусматривается следующее: *"Цель проверки в рамках ВСП заключается в определении способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов посредством оценки эффективности реализации восьми КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов и состояния выполнения государством всех связанных с безопасностью полетов SARPS ИКАО, соответствующих процедур, инструктивного материала и обоснованной практики обеспечения безопасности полетов. Проверки в рамках ВСП готовятся в соответствии с уровнем сложности системы гражданской авиации государства".*

3.2 Поэтому несправедливо, чтобы статус государства оценивался в качестве неудовлетворительного по всем вопросам протокола, касающимся сертификации аэродромов, до тех пор, пока не будет проведена сертификация всех аэродромов, даже несмотря на то что это государство подверглось проверке в рамках МНМ УППКБП и в нем были проведены проверки обеспечения безопасности полетов, ICVM или деятельность по валидации *ex situ* и это государство продемонстрировало, что оно создало отдельный орган по контролю за обеспечением безопасности полетов, четко определенный механизм реализации такого контроля, систему регулирования сертификации аэродромов, а также выпускает консультативные циркуляры, имеет процессы и процедуры сертификации аэродромов и, кроме того, уже сертифицировало значительную процентную долю аэродромов.

3.3 Это требуется для того, чтобы в ходе любой такой деятельности проверяющие могли провести рассмотрение одного или нескольких процессов сертификации, которое позволило бы выяснить, были ли соблюдены правила и процедуры, а также продемонстрировало бы, что указанные аэродромы соответствуют Стандартам и Рекомендуемой практике Организации, хотя некоторые аэродромы еще не сертифицированы.

3.4 В соответствии с действующим в настоящее время порядком проведения проверок государству может быть указано на невыполнение требований на основе информации о несоблюдении, представленной эксплуатантом аэродрома самостоятельно, в результате чего международное сообщество уведомляется о невыполнении требований по сертификации, даже несмотря на то что в ходе процесса оценки государство продемонстрировало свою способность эффективно соблюдать SARPS и обеспечивать их реализацию.

—КОНЕЦ—