



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 31 повестки дня. Стандартизация в области безопасности полетов и аэронавигации

**ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ОРГАНИЗАЦИИ РЕГУЛЯТИВНОГО НАДЗОРА
В ОТНОШЕНИИ ANS И СЕРТИФИКАЦИЯ ПАНО**

(Представлено Бангладеш)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе освещены трудности, с которыми сталкиваются различные государства при осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов в различных областях аэронавигационного обслуживания (ANS) в связи с отсутствием соответствующего инструктивного материала ИКАО.

В документе приводятся ссылки на *Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора* (Дос 8335), в котором содержится инструктивный материал по деятельности по контролю в области производства полетов (OPS) и летной годности (AIR). Но существует вакуум, так как отсутствует подобный инструктивный материал для области проверки "аэронавигационное обслуживание (ANS)" и сертификации поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО).

Для оказания поддержки государствам-членам в разработке и внедрении процесса контроля за обеспечением безопасности полетов в отношении ANS мы, как государство-член, считаем, что необходимо подготовить дополнительный технический инструктивный материал и предоставлять более широкую поддержку внедрения. Предоставление такого инструктивного материала со стороны ИКАО для проверки ANS и сертификации ПАНО позволит государствам принять единые процессы для такой деятельности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- b) предложить государствам обсудить этот вопрос и представить замечания в его поддержку;
- c) поручить ИКАО рассмотреть возможность предоставления инструктивного материала по организации регулятивного надзора в отношении ANS и сертификации ПАНО.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i>

	<p>Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Часть А. Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой</i></p> <p>Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i></p> <p>Дос 10160, <i>Доклад Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021)</i></p>
--	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Трудно переоценить важность восьми областей проверки Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) для оценки способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов. В то время как восемь критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов охватывают весь спектр деятельности государства в области гражданской авиации, ее эффективная реализация является показателем способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

1.2 ИКАО требует, чтобы каждое государство-член принимало во внимание все восемь КЭ при создании и внедрении эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которая отражает совместную ответственность государства и авиационного сообщества.

1.3 Вопросы протокола (ВП) остаются основным инструментом оценки уровня эффективной реализации государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. ВП основаны на Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) ИКАО, соответствующих правилах аэронавигационного обслуживания (PANS) и ином инструктивном материале ИКАО, в то же время учитывая КЭ.

1.4 При представлении ответов на вопросы протокола отсутствие инструктивного документа ИКАО по надзорной деятельности стало фактором, способствующим применению государствами собственных методов, применимых к их авиационной деятельности. Применение согласованной политики также позволит ИКАО оценивать возможности государств с использованием единой методологии.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 ИКАО разработала Дос 8335, в котором содержится инструктивный материал по деятельности по контролю в области производства полетов (OPS) и летной годности (AIR), а также информация о том, как осуществлять контроль в каждой области, включая сертификат эксплуатанта (СЭ), контроль за обеспечением безопасности полетов, соответствующие аспекты аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, а также надзора государств за деятельностью иностранных эксплуатантов.

2.2 В упомянутом документе Дос 8335 содержится инструктивный материал по созданию и поддержанию безопасного, регулярного и эффективного выполнения международных коммерческих полетов в соответствии с положениями Конвенции о международной гражданской авиации и ее соответствующих Приложений, а именно части I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* и раздела II *"Международный коммерческий воздушный транспорт"* части III *"Международные полеты. Вертолеты"* Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*.

2.3 Во всех случаях, когда несоответствия, выявленные в ходе реализации УППКБ, указывали на то, что у государства возникли проблемы с внедрением SARPS и критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО всегда оказывала поддержку, повышая возможности государств посредством предоставления своего инструктивного материала.

2.4 Тем не менее, для ANS нет эквивалента документу Doc 8335 для помощи государствам при проведении контроля и сертификации ПАНО. Различия в природе и масштабах отрасли и стран требуют от государства проведения внутренней аналитической работы для адаптации своей деятельности. Эти внутренние аналитические исследования, естественно, не гармонизированы, и государства используют разные методологии для решения своих проблем.

2.5 В отсутствие инструктивного материала и в стремлении проверить соблюдение своих национальных требований государственная нормативная система прибегает к разработке механизма (инспекции, фиксированные контрольные карты проверок, проверки, изучение информации, полученной от ПАНО, последующая проверка "анализа состояния безопасности полетов и оценок безопасности полетов", удаленный мониторинг, опросы и т. д.)

2.6 Пытаясь обеспечить соблюдение ПАНО своих требований, государства часто допускают ошибку по планированию "проверки" своего поставщика обслуживания при помощи фиксированной контрольной карты проверки, позволяющей провести оценку по ВП УППКБП. В этом случае возникает "псевдо-контроль", в то время как проверка должна была быть выполнена для оценки выполнения национальных требований государства.

2.7 Если бы существовал официальный инструктивный материал ИКАО, процедура осуществления контроля в области ANS была бы унифицирована. В долгосрочной перспективе это могло бы не только помочь государствам выполнить свои обязательства, но также могло бы помочь ИКАО в оценке возможностей государств более стандартным образом.