



**АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 46 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**

**СЕРТИФИКАЦИЯ ОБОРУДОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ И ВОЗДУШНЫХ ТРАСС**

(Представлено Межгосударственным авиационным комитетом<sup>2</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Важность и сложность обеспечения и регулирования безопасности полетов постоянно возрастает. В значительной мере это связано с большой степенью автономности поставщиков обслуживания и оборудования аэродромов и воздушных трасс.

Как показала практика ряда Договаривающихся государств, эффективным средством обеспечения соблюдения SARPS ИКАО в отношении оборудования аэродромов и воздушных трасс является его сертификация государствами.

**Действия:** Ассамблее предлагается рассмотреть настоящий рабочий документ и предложить Совету ИКАО провести исследование в рассматриваемой области и разработать соответствующий инструктивный и информационный материал.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями повышения уровня безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире
<i>Финансовые последствия</i>	Финансирование в рамках бюджета регулярной программы ИКАО
<i>Справочный материал</i>	Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 28 сентября 2007 года) Приложение 10, <i>Авиационная электросвязь</i> Приложение 14, <i>Аэродромы</i> ИСО 9001

<sup>1</sup> Тексты на русском и английском языках представлены Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

<sup>2</sup> Межгосударственный авиационный комитет (МАК) – исполнительный орган межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (международный договор, участниками которого являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Украина, Республика Узбекистан).

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Одной из основных задач ИКАО является повышение уровня безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире. На 32-й Ассамблее ИКАО была принята резолюция А 32-15 "Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)".

1.2 Важность и сложность обеспечения и регулирования безопасности полетов постоянно возрастает. В значительной мере это связано с большой степенью автономности поставщиков обслуживания и оборудования аэродромов и воздушных трасс.

1.3 Необходимым условием достижения целей ГПБП является соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. В этих условиях представляется уместным введение ИКАО определенных требований с целью повышения степени соответствия оборудования положениям SARPS.

1.4 Эффективным средством обеспечения соблюдения SARPS ИКАО в отношении оборудования аэродромов и воздушных трасс является его сертификация.

1.5 Однако, в настоящее время требование ИКАО о сертификации государствами оборудования аэродромов и воздушных трасс, подобное Стандарту Приложения 14 о сертификации аэродромов, отсутствует.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Под аэродромным и трассовым оборудованием понимаются средства связи, навигации и наблюдения, оборудование центров управления воздушным движением, светосигнальное и метеорологическое оборудование, средства AFTN, системы контроля состояния искусственных покрытий и др.

2.2 Процесс подтверждения соответствия оборудования аэродромов и воздушных трасс положениям SARPS может предусматривать следующие этапы:

- a) подтверждение соответствия типовой (эталонной) конструкции, предъявляемой разработчиком оборудования;
- b) подтверждение соответствия производимого экземпляра оборудования эталонной конструкции;
- c) подтверждение соответствия экземпляра оборудования на месте установки.

2.3. Подтверждение соответствия экземпляра оборудования на месте его установки является общепринятым в практике Договаривающихся государств Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Однако подтверждение соответствия всем необходимым требованиям к оборудованию на этапе его установки может оказаться труднореализуемым и малоэффективным. Примерами могут служить необходимость подтверждения соответствия указанным в Приложении 14 уравнениям МКС для хроматичности светосигнального оборудования, а также подтверждение соответствия ряду указанных в Приложении 10 параметров радионавигационных средств, особенно в отношении новых, например спутниковых, систем. Таким образом, подтверждение соответствия экземпляра оборудования на месте его установки может не гарантировать соответствия оборудования требованиям, изложенным в SARPS ИКАО.

2.4. Подтверждение соответствия типовой (эталонной) конструкции, предъявляемой Авиационной администрацией разработчиком оборудования, предусматривает прежде всего проведение испытаний на соответствие SARPS в полном объеме. В процессе подтверждения соответствия типовой (эталонной) конструкции могут удовлетворяться также специальные стандарты и рекомендации для учета местных климатических условий, условий по электропитанию, шумам и вибрациям, тепловым воздействиям от воздушных судов, воздействий химических реагентов и др., принятые в качестве необходимых в определенном регионе или в данном Договариваемом государстве.

2.5. Как показала практика, соответствие типовой (эталонной) конструкции требованиям, включающим SARPS ИКАО и дополнительные региональные или национальные требования (при их наличии), может подтверждаться сертификатом типа оборудования, выдаваемым Авиационной администрацией производителю оборудования.

2.6. Сертификат типа оборудования должен гарантировать соответствие серийных образцов оборудования типовой конструкции этого оборудования, прошедшей испытания в полном объеме. Для этого, как показывает опыт, также необходимы проводимые Авиационной администрацией специальные документальные и/или натурные проверки, основной целью которых является наличие на производстве системы контроля качества выпускаемых экземпляров оборудования.

2.7. В итоге обеспечивается идентичность всех серийно производимых экземпляров оборудования данного типа типовой конструкции, которые соответствуют всем требованиям по обеспечению безопасности полетов и подлежат лишь необходимым приемочным проверкам на месте установки оборудования при его вводе в эксплуатацию.

2.8. В связи с подтверждением соответствия типовой конструкции как требованиям SARPS, так и дополнительным требованиям (при их наличии) становится важной роль как отдельных государств, обладающих возможностями для проведения проверок оборудования в полном объеме, так и региональных организаций, создаваемых в том числе для решения таких достаточно сложных задач, как сертификация оборудования аэродромов и воздушных трасс.

2.9. Таким образом, сертификация типа оборудования, с одной стороны, и проверки оборудования на местах с другой, включая периодические летные и/или наземные проверки, являются эффективным сочетанием форм контроля соответствия оборудования аэродромов и воздушных трасс требованиям и гарантирует его безопасную эксплуатацию, что в конечном счете влияет на повышение безопасности полетов.