

Doc 9774  
AN/969



# Руководство по сертификации аэродромов

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2001

Международная организация гражданской авиации

*Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря.*

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Во избежание задержек с доставкой заказчиком рекомендуется пользоваться кредитными карточками (MasterCard, Visa или American Express). Информация об оплате кредитными карточками и другими методами приводится в разделе "Как оформить заказ" *Каталога изданий ИКАО*.

*International Civil Aviation Organization.* Attention: Customer Services Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

*Botswana.* Kags and Tsar Investments (PTY) Ltd., Private Bag 254/525, Gaborone  
Telephone: +267 390 4384/8; Facsimile: +267 395 0004; E-mail: ops@kagsandsar.co.bw

*Cameroon.* KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjou, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;  
E-mail: knowhow\_doc@yahoo.fr

*China.* Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120  
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

*Egypt.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

*Germany.* UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;  
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

*India.* Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi 110091  
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

*India.* Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Mumbai 400 001  
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

*India.* The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001  
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

*Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

*Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi  
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

*Mexico.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.  
Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57; Correo-e: icao\_nacc@mexico.icao.int

*Nigeria.* Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos  
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

*Peru.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Via Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)  
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

*Russian Federation.* Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

*Senegal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

*Slovakia.* Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, Štátny Podnik, 823 07 Bratislava 21  
Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

*South Africa.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg  
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

*Spain.* A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo e: sssc.ventasoci@aena.es

*Switzerland.* Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay  
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

*Thailand.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao\_apac@bangkok.icao.int

*United Kingdom.* Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH  
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;  
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

3/08

## Каталог изданий ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, поправках, дополнениях и т. п. Каталог доступен на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

Doc 9774  
AN/969



# Руководство по сертификации аэродромов

---

Утверждено Генеральным секретарем  
и опубликовано с его санкции

Издание первое — 2001

Международная организация гражданской авиации

## ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в "Журнале ИКАО" и в ежемесячном дополнении к Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Ниже приводится форма для регистрации поправок.

### РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВОК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ		
№	Дата выпуска	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ		
№	Дата выпуска	Кем внесено

## Предисловие

Цель настоящего руководства заключается в предоставлении инструктивных указаний государствам, создающим свои нормативные системы сертификации сухопутных аэродромов. Предполагается, что создание такой нормативной системы будет обеспечивать соответствие средств, оборудования и эксплуатационных процедур на сертифицированных аэродромах Стандартам и Рекомендуемой практике, изложенным в томе I Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, и любым действующим национальным стандартам и практике. Кроме того, в настоящем руководстве представлены инструктивные указания относительно процедур сертификации аэродромов, а также последующего соблюдения требований и обеспечения выполнения эксплуатантом аэродрома своих обязанностей. В руководстве также включен материал по организационным аспектам деятельности регламентирующего полномочного органа.

Признается, что государство может ограничивать сертификационные требования, распространяя их действие на эксплуатацию только определенных аэродромов, проводя при этом разграничения на основе таких факторов, как максимальное число пассажирских кресел в самолетах, обслуживаемых данным аэродромом, или максимальный взлетный вес самолетов, виды выполняемых на аэродроме полетов (регулярные или нерегулярные); а также того, открыт ли аэродром для использования в ночных условиях. Поскольку ответственность за обеспечение безопасности полетов на всех аэродромах несет государство, может потребоваться, чтобы правила государства охватывали производство полетов и на несертифицированных аэродромах. Такие дополнительные правила в настоящем руководстве не рассматриваются. Тем не менее во вступительном примечании к типовым правилам 3В.1.1, 3В.1.2 и 3В.1.3, изложенным в главе 3, в краткой форме упоминается практика некоторых государств в отношении таких аэродромов.

В руководстве рассматриваются связанные с безопасностью, регулярностью и эффективностью полетов аспекты функционирования аэродромных средств, служб, оборудования, а также применения эксплуатационных

процедур. В нем не рассматриваются вопросы авиационной безопасности, аэронавигационного обслуживания и прочие вопросы, которые обычно охватываются отдельными правилами. Главное внимание в правилах сертификации аэродромов уделяется вопросам безопасности, регулярности и эффективности полетов воздушных судов на аэродромах. В связи с этим из данного руководства исключены аспекты эксплуатации аэродромов, относящиеся к организации финансовой деятельности, а также к обслуживанию пассажиров и обработке грузов.

Признается, что для государства с ограниченным числом аэродромов, находящихся под его юрисдикцией, или в условиях отсутствия у него технических и финансовых ресурсов, может оказаться нецелесообразным создать полномасштабную организационную структуру, в рамках которой решаются вопросы сертификации аэродромов, соблюдения установленных требований и обеспечения их выполнения. Тем не менее в этих условиях государство не должно снижать каким-либо образом строгость своих правил. Этому государству следует рассмотреть вопрос о заключении соглашения о сотрудничестве с другим государством или участии в соответствующем региональном соглашении о сотрудничестве. Региональное бюро ИКАО, аккредитованное в этом государстве, может оказать помощь в заключении такого соглашения в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.

При подготовке этого руководства были учтены нынешние правила и процедуры сертификации или лицензирования аэродромов некоторых государств. Тем не менее признается, что изменения в области безопасности полетов могут обуславливать необходимость пересмотра время от времени правил государства. Данное руководство предполагается обновлять на регулярной основе. По всей вероятности, будущие издания этого документа будут улучшены на основе накопленного опыта, а также замечаний и предложений, полученных от его пользователей. Читателям предлагается изложить свое мнение, а также представить замечания и предложения по данному изданию. Их следует направлять Генеральному секретарю ИКАО.

# Оглавление

	<i>Страница</i>		
<b>Глава 1. Введение</b> .....	<b>1-1</b>	4.5 Выдача или отказ в выдаче сертификацион-	
1.1 Общие положения.....	1-1	ного документа аэродрома .....	4-3
1.2 Необходимость сертификации .....	1-1	4.6 Опубликование в AIP сертификационного	
<b>Глава 2. Нормативная система сертификации</b>		статуса аэродрома и подробных сведений	
<b>аэродромов</b> .....	<b>2-1</b>	о нем .....	4-4
2.1 Предварительные условия введения		4.7 Передача сертификационного документа	
нормативной системы .....	2-1	аэродрома.....	4-4
2.2 Основное авиационное законодательство .....	2-1	4.8 Возврат сертификационного документа	
2.3 Основные принципы, лежащие в основе		аэродрома.....	4-5
правил сертификации аэродромов .....	2-1	<b>Глава 5. Регламентирующий полномочный</b>	
2.4 Выполнение правил .....	2-2	<b>орган</b> .....	<b>5-1</b>
<b>Глава 3. Типовые правила сертификации</b>		5.1 Организация.....	5-1
<b>аэродромов</b> .....	<b>3-1</b>	5.2 Функции и обязанности DASS.....	5-1
3.1 Введение .....	3-1	5.3 Техническая библиотека и банк данных .....	5-5
3.2 Типовые правила сертификации		5.4 Укомплектование персоналом .....	5-5
аэродромов .....	3-2	5.5 Квалификация, обязанности и функции	
<b>Глава 4. Процедуры сертификации</b>		инспекторов по аэродрому .....	5-6
<b>аэродрома</b> .....	<b>4-1</b>		
4.1 Введение .....	4-1	<b>Перечень добавлений</b>	
4.2 Процесс сертификации.....	4-1	Добавление 1. Приложение к правилам серти-	
4.3 Взаимодействие с эксплуатантом, заинтере-		фикации аэродромов. Сведения, подлежащие	
сованным в получении сертификацион-		включению в руководство по аэродромам.....	A1-1
ного документа аэродрома .....	4-1	Добавление 2. Образец заявки на получение	
4.4 Оценка официальной заявки на получение		сертификационного документа аэродрома .....	A2-1
сертификационного документа		Добавление 3. Авиационные исследования .....	A3-1
аэродрома .....	4-2	Добавление 4. Образец сертификационного	
		документа аэродрома .....	A4-1
		Добавление 5. Организационная структура	
		типового управления безопасности аэродромов	
		и аэродромных стандартов .....	A5-1
		Добавление 6. Справочные материалы .....	A6-1

# Глава 1

## ВВЕДЕНИЕ

### 1.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1.1 Статья 15 Конвенции о международной гражданской авиации требует, чтобы на всех аэродромах, открытых для общественного пользования в рамках юрисдикции Договаривающегося государства, обеспечивались единообразные условия для воздушных судов всех других Договаривающихся государств. Кроме того, статьи 28 и 37 обязывают каждое государство предоставлять на своей территории аэропорты и другие аэронавигационные средства и службы в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS), разработанными ИКАО. В томе I Приложения 14 к Конвенции содержится SARPS, касающийся вопросов проектирования и эксплуатации аэродромов. Ответственность за обеспечение безопасности, регулярности и эффективности полетов воздушных судов на аэродромах в рамках своей соответствующей юрисдикции лежит на отдельных государствах. В этой связи важно подчеркнуть, что всякий раз, когда функции эксплуатации аэропортов передаются эксплуатанту, государство сохраняет свою ответственность за выполнение надзора и обеспечивает соблюдение эксплуатантом соответствующих стандартов ИКАО и/или применимых национальных правил.

1.1.2 Наиболее эффективным и очевидным средством достижения этих целей 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.

### 1.2 НЕОБХОДИМОСТЬ СЕРТИФИКАЦИИ

1.2.1 В целях выполнения всех своих обязательств в рамках Конвенции государствам необходимо ввести в действие основное авиационное законодательство, предусматривающее разработку и опубликование правил, регламентирующих деятельность гражданской авиации, включая правила, касающиеся аэродромов, согласно

принятых ими Приложений. Включение в аэродромные правила государства требования о сертификации аэродромов будет гарантировать, что эксплуатанты аэродромов смогут выполнять свои обязанности в соответствии с положениями и условиями сертификационного документа аэродрома. Кроме того, регламентирующий полномочный орган будет обладать необходимыми полномочиями по обеспечению соответствия с данными правилами. Необходимость в таких правилах все больше возрастает в связи с развивающейся тенденцией приватизации или корпоратизации аэродромов, а также тенденцией заключения государствами соглашений, таких, как соглашение о "строительстве, эксплуатации и последующей передаче" (BOT); соглашение о "строительстве, эксплуатации и владении" (BOO), а также других вариантов этих соглашений, связанных с разработкой новых и расширением старых аэродромов.

1.2.2 Принимая во внимание, что вопросы безопасности, регулярности и эффективности полетов воздушных судов на аэродромах имеют первостепенное значение, требование к сертификации аэродромов должно равным образом применяться к государственным ведомствам, эксплуатирующим аэродромы, находящиеся во владении государства. Аналогичным образом от действия требований к сертификации аэродромов не должны освобождаться аэродромы, эксплуатируемые такими субъектами, как полномочные органы аэропортов и корпорации, которыми полностью или частично владеет государство, а также аэродромы, владение и эксплуатацию которых осуществляет провинциальные правительства, города и муниципалитеты.

1.2.3 В то время как общая ответственность за безопасность аэродромов по-прежнему возлагается на государства, признается, что вопросы безопасности аэродромов во все большей степени передаются государствами в сферу ведения эксплуатантов аэродромов. Правильность этого шага можно продемонстрировать посредством надежной системы обеспечения безопасности (см. определения в п. 3А.2.1). Тем не менее принятие системы обеспечения безопасности не устраняет необходимости в обеспечении соответствия с SARPS, содержащимися в томе I Приложения 14 и применяемыми национальными правилами.

1.2.4 В целях предоставления инструктивных указаний государствам, которые еще не ввели нормативную систему сертификации аэродромов, в главе 3 представлены типовые правила со вступительными примечаниями,

предшествующими каждой группе правил, которые, по мере необходимости, могут быть приняты или адаптированы государствами. В главе 4 представлен инструктивный материал по процедуре сертификации аэродромов, а в главе 5 рассматриваются организационные аспекты деятельности ведомства гражданской авиации (ВГА), касающиеся внедрения данной нормативной системы.

1.2.5 Масштабы настоящего руководства ограничены вопросами безопасности, регулярности и эффективности полетов, относящимися к аэродромным средствам, службам, оборудованию и эксплуатационным процедурам. В нем не рассматриваются те аспекты, которые относятся к системе аэронавигационной информации, авиационной метеорологии, финансовой службе аэродрома, а также обслуживанию пассажиров и грузов. Вопросы обслуживания воздушного движения обычно имеют свою нормативную базу, и по этой причине правила, касающиеся ОВД, в настоящем руководстве не рассматриваются. Тем не менее поскольку обслуживание воздушного движения является составной частью эксплуатации аэродрома, регламентирующие его правила должны быть координированы с правилами, касающимися аэродромов, и учитываться в процессе сертификации. Этого можно достигнуть несколькими путями, используя, как указано в разделе ЗС.3, в качестве связующего звена руководство по аэродрому. Кроме того, в связи с тем, что соответ-

ствующий полномочный орган, занимающийся вопросами авиационной безопасности, может представлять собой организацию, отдельную от той, которой поставлены задачи по сертификации аэродромов, в настоящем руководстве рассмотрение этих вопросов ограничено областями, оказывающими влияние на эксплуатационную безопасность полетов воздушных судов, таких, как ограждение аэродрома и освещение контролируемой зоны.

1.2.6 При подготовке материала данного руководства, в частности типовых правил и организационных аспектов деятельности регламентирующего полномочного органа, имелось в виду, что требования не могут быть одинаковыми для всех государств. Структура типовых правил в представленном виде позволит, при необходимости, адаптировать их таким образом, чтобы они отвечали конкретным требованиям, обусловленным особенностями, характерными для авиационной отрасли отдельных государств.

1.2.7 В настоящем руководстве под термином "государство" подразумевается основной полномочный орган, учреждающий ведомство гражданской авиации (ВГА), которое возглавляет генеральный директор гражданской авиации (ГДГА), наделенный полномочиями решать в рамках законов государства вопросы, относящиеся к гражданской авиации.



## Глава 2

# НОРМАТИВНАЯ СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ

### 2.1 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ВВЕДЕНИЯ НОРМАТИВНОЙ СИСТЕМЫ

Введение нормативной системы сертификации аэродромов зависит от выполнения двух следующих условий:

- a) наличия в основных авиационных законах государства положений по разработке и опубликованию правил, касающихся аэродромов; и
- b) наличия соответствующего государственного органа, наделенного необходимыми полномочиями по обеспечению соответствия с правилами. В различных государствах этот орган может получать различные названия. Для целей настоящего руководства этот орган ниже называется ведомством гражданской авиации (ВГА).

### 2.2 ОСНОВНОЕ АВИАЦИОННОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Основное авиационное законодательство государства, в частности, должно:

- a) санкционировать там, где это необходимо, создание ВГА, которое должно возглавляться лицом, должность которого для целей настоящего руководства ниже названа генеральным директором гражданской авиации (ГДГА);
- b) обеспечивать принятие правил сертификации аэродромов, далее называемых правилами;
- c) возлагать на ГДГА функции и обязанности по выдаче или отказу в выдаче сертификационных документов аэродромов, а также их передаче и аннулированию; подготавливать и выпускать соответствующие данным правилам указания, бюллетени и распоряжения по аэродромам, а также вносить в них необходимые поправки, образовывать соответствующий орган для оказания помощи ГДГА в выполнении его функций и обязанностей;

- d) требовать, чтобы ВГА, как полномочный сертификационный орган, было убеждено в том, что владелец сертификационного документа аэродрома компетентен для обеспечения безопасности аэродрома, связанного с ним воздушного пространства и эксплуатационных процедур для использования их воздушными судами;
- e) предусматривать необходимую координацию действий с другими агентствами и поставщиками обслуживания, такими, как службы аэронавигационной информации, службы управления воздушным движением, назначенные полномочные метеорологические органы и службы безопасности в целях обеспечения безопасного выполнения полетов;
- f) обеспечивать соблюдение правил и налагать санкции за их несоблюдение; и
- g) предоставлять уполномоченным сотрудникам право доступа в те места, которые необходимы для проведения предусмотренных правилами проверок состояния безопасности полетов, инспекций и испытаний.

### 2.3 ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ, ЛЕЖАЩИЕ В ОСНОВЕ ПРАВИЛ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ

Правила государства должны включать положения, относящиеся к:

- a) обязательной сертификации аэродромов всех или некоторых категорий согласно установленным государством критериям. Например, государство может предоставить освобождение от действия сертификационных требований аэродромам, используемым воздушными судами, число пассажирских кресел которых меньше установленного значения, а также может вместо этого предусмотреть в правилах другие соответствующие положения по обе-

- спечению безопасности эксплуатации несертифицируемых аэродромов, такие, как положения, относящиеся к рабочей площади и визуальным средствам;
- b) процедурам сертификации;
  - c) функциям и обязанностям эксплуатантов аэродромов;
  - d) проверкам состояния безопасности полетов, инспекциям и испытаниям;
  - e) наложению санкций за нарушение или невыполнение каких-либо положений настоящих правил; и
  - f) использованию гражданскими военными судами военных аэродромов.

#### **2.4 ВЫПОЛНЕНИЕ ПРАВИЛ**

Выполнение правил сертификации аэродромов требует создания в рамках ВГА надлежащим образом укомплектованного и финансируемого органа. Национальные правила государства могут предусматривать взимание соответствующего сбора за выдачу, возобновление или передачу сертификационного документа аэродрома.

---

## **Глава 3**

# **ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ**

### **3.1 ВВЕДЕНИЕ**

В данной главе представлен комплект типовых правил, охватывающих вопросы сертификации аэродромов, который предназначен для оказания помощи государствам в разработке их собственных национальных правил в данной области. Разделы А–D типовых правил снабжены вступительными примечаниями.

### **3.2 ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ**

Типовые правила сертификации аэродромов в этой главе подразделяются на пять следующих разделов:

Раздел А. Общие положения.

Раздел В. Сертификация аэродромов.

Раздел С. Руководство по аэродрому.

Раздел Е. Освобождения.

---

## РАЗДЕЛ А ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

1. В настоящем разделе содержатся типовые правила, касающиеся подачи заявки на сертификацию, определения и относящиеся к аэродромам стандарты и практика.

2. Подразумевается, что настоящие правила применяются к сухопутным аэродромам.

3. Государства, если они считают это целесообразным, могут сформулировать в своих правилах положения, касающиеся использования гражданскими воздушными судами военных аэродромов.

4. Определения терминов, используемых в настоящих правилах, призваны упростить их применение.

5. В томе I Приложения 14 содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), касающиеся про-

ектирования и эксплуатации аэродромов. Статья 38 Конвенции требует от Договаривающихся государств уведомлять ИКАО о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой, и Международными стандартами, содержащимися в данном Приложении, и всех поправках к нему. Кроме того, Договаривающимся государствам предлагается распространить действие правила о таком уведомлении на любые различия с Рекомендуемой практикой, содержащейся в Приложении, и всех поправках к нему. В дополнение к их обязательствам в рамках статьи 38 Конвенции, Приложение 15 требует от Договаривающихся государств опубликовывать различия между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО через службы аэронавигационной информации, когда уведомление о таких различиях имеет важное значение для безопасности аэронавигации.

### ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА

#### 3А.1 Применение

Положения разделов А–Е включительно применяются к сухопутным аэродромам.

#### 3А.2 Определения

Приведенные в данном подразделе термины, которые используются в настоящих правилах, означают следующее:

**Аэродром.** Определенный участок земной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

**Аэродромные средства и оборудование.** Средства и оборудование, расположенные в границах аэродрома или за их пределами, которые сооружены или установлены и обслуживаются в целях обеспечения прибытия, отправления и движения воздушных судов по поверхности аэродрома.

**Зона ведения работ.** Часть аэродрома, на которой ведутся ремонтные или строительные работы.

**Зона, свободная от препятствий (OFZ).** Воздушное пространство над внутренней поверхностью захода на посадку, внутренними переходными поверхностями и

поверхностью ухода на второй круг при прерванной посадке и частью летной полосы, ограниченной этими поверхностями, в которое не выступает никакое неподвижное препятствие, кроме легкого по массе, и на ломком основании, необходимого для целей аэронавигации.

**Летная полоса (ЛП).** Определенный участок, который включает ВПП и концевую полосу торможения, если таковая имеется, и который предназначен для:

- a) уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП; и
- b) обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета и посадки.

**Максимальная пассажироместимость.** В отношении воздушного судна означает максимальное число пассажирских мест, допускаемое в утвержденном сертификате типа данного воздушного судна.

**Максимальная провозная способность.** В отношении воздушного судна означает максимальное число пассажирских мест или максимальную коммерческую загрузку, допускаемую в утвержденном сертификате типа данного воздушного судна.

**Маркер.** Объект, устанавливаемый над уровнем земли для обозначения препятствия или границы.

**Маркировочный знак (маркировка).** Символ или группа символов, располагаемых на поверхности рабочей площади для передачи аэронавигационной информации.

**Неиспользуемая площадь.** Часть рабочей площади, которая непригодна и не приспособлена для использования воздушными судами.

**Перрон.** Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

**Площадь маневрирования.** Часть аэродрома, исключая перрон, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

**Поверхности ограничения высоты препятствий.** Ряд поверхностей, определяющих объем воздушного пространства на аэродроме и вокруг него, который должен быть свободен от препятствий в целях обеспечения безопасного выполнения предполагаемых полетов воздушных судов и недопущения перехода аэродрома в непригодное состояние вследствие роста препятствий вокруг аэродрома.

**Полоса рулежной дорожки.** Участок, включающий рулежную дорожку и предназначенный для защиты воздушного судна, эксплуатируемого на рулежной дорожке, и для снижения риска повреждения воздушного судна, случайно вышедшего за пределы рулежной дорожки.

**Препятствие.** Все неподвижные (временные или постоянные) и подвижные объекты или часть их, которые размещены в зоне, предназначенной для движения воздушных судов по поверхности, или которые возвышаются над определенной высотой, предназначенной для обеспечения безопасности воздушных судов в полете.

**Рабочая площадь.** Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состо-

стоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).

**Руководство по аэродрому.** Руководство, которое является составной частью заявки на получение сертификационного документа аэродрома согласно настоящим правилам, включая любые поправки к ним, принятые/утвержденные ВГА.

**Сертификационный документ аэродрома (Сертификат).** Сертификат на эксплуатацию аэродрома, выдаваемый согласно положениям раздела В настоящих правил соответствующим полномочным органом после принятия/утверждения руководства по данному аэродрому.

**Сертифицированный аэродром.** Аэродром, эксплуатанту которого был выдан сертификационный документ аэродрома.

**Система обеспечения безопасности.** Система, предназначенная для обеспечения безопасности на аэродромах, включающая организационную структуру, распределение ответственности, процедуры, процессы и нормативные положения, регулирующие проведение эксплуатантом аэродрома политики в области обеспечения безопасности аэродрома, которые предусматривают контроль за безопасностью полетов и безопасной эксплуатацией аэродрома.

**Эксплуатант аэродрома.** В контексте сертификации аэродромов означает владельца сертификационного документа аэродрома.

### 3А.3 Стандарты и практика

Любая ссылка в настоящих правилах на стандарты и практику, касающиеся аэродромов, представляет собой ссылку на Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), содержащиеся в последнем варианте тома I Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, а также на национальные правила и практику, в которые время от времени вносятся изменения.

## РАЗДЕЛ В СЕРТИФИКАЦИЯ АЭРОДРОМОВ

### ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

1. В настоящем разделе содержатся типовые правила, охватывающие требования к сертификации аэродромов, подаче заявки на получение сертификата аэродрома, выдаче сертификата, одобрению содержащихся в нем условий, сроку действия сертификата, возврату сертификата, передаче сертификата, выдаче временного сертификата и внесению в него изменений.

2. Технические требования тома I Приложения 14 ИКАО, если в каком-либо конкретном случае нет иного указания, распространяются на все аэродромы, открытые для общественного пользования в соответствии с требованиями статьи 15 Конвенции о международной гражданской авиации (см. п. 1.2.2 главы I тома I Приложения 14). Ответственность за обеспечение безопасности и порядка на всех аэродромах, открытых для общественного пользования и находящихся под юрисдикцией государства, лежит на государстве. В то время как требования к сертификации могут не применяться государством ко всем аэродромам, находящимся под его юрисдикцией, аэродромы, используемые для международных полетов, не должны исключаться из сферы действия данного требования. В этой сфере государствам необходимо установить соответствующие критерии.

3. В одном государстве использование "лицензированного" аэродрома является обязательным для любых операций, включая полеты воздушных судов с максимальным взлетным весом (MTOW), превышающим 2370 кг, для целей общественной перевозки пассажиров, полеты воздушных судов с MTOW менее 2370 кг, выполняющих общественные перевозки пассажиров ночью, регулярные общественные перевозки пассажиров или общественные перевозки пассажиров, которые начинаются и заканчиваются на том же самом аэродроме, а также полеты, выполняющиеся в целях проведения обучения и испытаний.

4. Второе государство требует, чтобы эксплуатант аэродрома имел сертификационный документ аэродрома в том случае, если полеты в целях выполнения регулярных пассажирских перевозок выполняются на данном аэродроме авиaperевозчиком, использующим воздушные суда вместимостью более 30 пассажирских мест. В том случае, если нерегулярные пассажирские перевозки выполняются на аэродроме авиaperевозчиком, использующим воздушные суда пассажироместимостью более 30 мест, эксплуатант аэродрома должен обладать "сертификатом ограниченного действия на эксплуатацию аэропорта". Полеты местного значения и полеты по требованию могут выполняться только на аэродромах, отвечающих требованиям для таких полетов (включая оговоренную светосигнальную систему для ночных полетов).

5. Третье государство требует "лицензирования" аэродромов, используемых для "полетов в целях выполнения регулярных общественных перевозок", если максимальная пассажироместимость воздушного судна, задействованного в таких полетах, превышает 30 мест. Для нелицензированных аэродромов оговариваются специальные требования по предоставлению необходимой информации; некоторые оговоренные элементы, такие, как рабочая площадь и визуальные средства, должны соответствовать стандартам, установленным для лицензированных аэродромов, и воздушные суда, выполняющие регулярные полеты в целях общественных перевозок, должны иметь пассажироместимость не более 30 пассажирских мест. В то время как ответственность за оценку соответствия лицензированного аэродрома установленным требованиям лежит на эксплуатанте аэродрома, на нелицензированном аэродроме эта ответственность возлагается на эксплуатанта воздушного судна.

6. Правила четвертого государства не увязывают сертификационные требования к аэродрому с пассажироместимостью обслуживаемого на нем воздушного судна. Аэродром считается "аэропортом", если эксплуатант аэродрома подал заявку на получение сертификационного документа аэродрома, охватывающего эксплуатацию данного аэропорта, и получил этот сертификат. Аэродром может быть просто "зарегистрирован", если эксплуатант представляет некоторую ограниченную информацию. Информация о зарегистрированном аэродроме публикуется только после того, как в результате проверки было установлено, что все условия регистрации были соблюдены; эти условия, в частности, предусматривают соответствие с установленными требованиями в отношении маркировки, системы огней, оснащения оборудованием и эксплуатации аэродромов.

7. Типовые правила, изложенные в п. 3В.1.1, требуют, чтобы сертификация аэродромов осуществлялась в соответствии с национальными правилами государства. Тем не менее в соответствующих случаях государство может принять решение ограничить эти требования, принимая во внимание условия обеспечения безопасности на аэродромах, находящихся под его юрисдикцией. Типовые правила, изложенные в пп. 3В.1.2 и 3В.1.3, были включены как необязательные, которые в зависимости от конкретного случая могут приниматься как таковые, либо адаптироваться соответствующим образом. В том случае, если оговорены ограничения в отношении сертификационных требований к аэродрому, правила государства могут включать в себя дополнительные положения, направленные на обеспечение безопасности и

порядка на аэродромах, не требующих сертификации. Типовые правила, содержащиеся в настоящем руководстве, не распространяются на несертифицированные аэродромы.

8. Следует предусмотреть требование, предъявляемое к эксплуатанту аэродрома, намеревающемуся подать заявку на получение сертификационного документа аэродрома, делать это по форме, установленной ВГА. В добавлении 2 приводится образец формы заявки, используемой в одном государстве, а в добавлении 4 – образец сертификационного документа аэродрома, используемый в другом государстве. В связи с тем, что руководство по аэродрому является составной частью сертификационного документа аэродрома, его подготовка и представление во время подачи заявки на получение сертификата должны оговариваться в качестве обязательного требования.

9. Перед выдачей сертификационного документа аэродрома ВГА должно убедиться в том, что в руководстве по аэродрому надлежащим образом приводится описание средств, служб и оборудования аэродрома и что в нем содержатся все подробные данные и информация, предписанные в разделе С настоящих правил. Кроме того, ВГА должно убедиться в том, что аэродромные средства и оборудование соответствуют стандартам и практике, оговоренным в правиле 3А.3. ВГА должно быть полностью уверено в том, что на аэродроме будут обеспечиваться безопасные условия для выполнения полетов воздушных судов, для которых предназначен данный аэродром, и что эксплуатант аэродрома обладает необходимыми квалификацией и опытом, позволяющими надлежащим образом осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание аэродрома.

10. При наличии отступлений от стандартов и практики, указанных в правиле 3А.3, ВГА после проведения соответствующих авиационных исследований на предмет обеспечения безопасности полетов (в том случае и тогда, когда это предусматривается стандартами и практикой), может принять решение о выдаче сертификата, при соблюдении эксплуатантом аэродрома определенных условий и процедур. Определенный инструктивный материал по проведению авиационных исследований содержится в добавлении 3.

11. Сертификационный документ аэродрома может быть бессрчным либо выдаваться на определенный срок. В одном государстве установлен пятилетний, а в другом

трехлетний срок действия сертификата, тогда как некоторые государства не оговаривают установленные сроки его действия. При наличии соответствующей системы предоставления информации и проведения проверок на месте, наиболее целесообразным может оказаться бессрчный сертификат. В типовых правилах предусматриваются оба варианта.

12. Эксплуатант аэродрома может добровольно вернуть сертификационный документ аэродрома. Однако, в этом случае необходимо предусмотреть положение о предоставлении ВГА надлежащего уведомления, необходимого для обработки полученного запроса и отмены данного сертификата. После отмены сертификата аэродром может быть закрыт для выполнения полетов до тех пор, пока на эксплуатацию данного аэродрома не будет выдан сертификат другому эксплуатанту. В качестве альтернативного варианта данный аэродром может остаться открытым для общественного пользования как несертифицированный аэродром, для чего государству потребуются ввести в свои правила соответствующие положения.

13. ВГА может согласовать и оформить передачу сертификационного документа аэродрома от одного эксплуатанта другому. При этом ВГА должно убедиться в том, что эксплуатант, которому передается сертификат, сможет надлежащим образом эксплуатировать данный аэродром и осуществлять его техническое обслуживание.

14. В ожидании завершения процесса выдачи или передачи сертификационного документа аэродрома может возникнуть необходимость в выдаче временного сертификата подателю заявки или эксплуатанту, которому предлагается передать сертификат. Тем не менее ВГА должно убедиться в том, что это будет сделано в общественных интересах и что сертификационный документ аэродрома будет выдан по завершении необходимого процесса оформления, а также в том, что подобные действия не приведут к ухудшению состояния безопасности полетов.

15. В случае изменений во владении или организационной структуре, изменения в отношении использования, эксплуатации или границ аэродрома, или в случае запроса эксплуатанта аэродрома о внесении изменения, может возникнуть необходимость внесения в сертификационный документ аэродрома соответствующей поправки.

## ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА

### 3В.1 Требования к сертификационному документу аэродрома

3В.1.1 Эксплуатант аэродрома, предназначенного для общественного пользования, должен в соответствии с национальными правилами иметь сертификационный документ аэродрома.

3В.1.2 Сертификационный документ аэродрома требуется в том случае, если максимальная пассажиропместимость воздушного судна, использующего данный аэродром, превышает ... мест.

*Примечание. В качестве альтернативы сертификационный документ аэродрома может потребоваться в том случае, если максимальная взлетная масса воздушного судна превышает 2740 кг или аэродром предназначен для использования в ночных условиях.*

3В.1.3 Эксплуатант аэродрома, для которого не требуется сертификационный документ, может, тем не менее, подать заявку на получение такого документа, за что может взиматься соответствующий сбор.

### 3В.2 Подача заявки на получение сертификационного документа аэродрома

Податель заявки на получение сертификационного документа аэродрома представляет на утверждение ВГА заявку, составленную по форме, предписанной этим ведомством. Заявка включает в себя руководство по аэродрому.

### 3В.3 Выдача сертификационного документа аэродрома

3В.3.1 При условии соблюдения положений правил 3В.3.2 и 3В.3.3 ВГА может утвердить заявку и принять/утвердить руководство по аэродрому, представленное согласно правилу 3В.2, и выдать подателю заявки сертификационный документ аэродрома.

3В.3.2 Перед тем как выдать сертификационный документ аэродрома, ВГА должно убедиться в том, что:

- податель заявки и его персонал обладают необходимыми квалификацией и опытом для осуществления надлежащей эксплуатации и технического обслуживания аэродрома;
- в руководстве по аэродрому, подготовленному заявителем и представленному вместе с заявкой, содержатся все необходимые сведения;

с) аэродромные средства, службы и оборудование соответствуют стандартам и практике, оговоренным данным государством;

д) процедуры эксплуатации аэродрома обеспечивают надлежащую безопасность полетов воздушных судов; и

е) на аэродроме действует приемлемая система обеспечения безопасности.

3В.3.3 ВГА может отказать подателю заявки в выдаче сертификационного документа аэродрома. В таких случаях ВГА должно в письменном виде уведомить подателя заявки о причинах отказа не позднее чем за ... дней после принятия такого решения.

### 3В.4 Подтверждение условий, оговариваемых в сертификационном документе аэродрома

После успешного завершения рассмотрения заявки и инспекционной проверки аэродрома ВГА при выдаче сертификационного документа аэродрома подтверждает условия для данного вида использования аэродрома, а также другие его особенности, указанные в добавлении 4.

### 3В.5 Срок действия сертификационного документа аэродрома

Сертификационный документ аэродрома действует до тех пор, пока его действие не приостанавливается или отменяется или, в качестве альтернативного варианта, сертификационный документ аэродрома действует в течение ... лет или до тех пор, пока его действие не приостанавливается или отменяется, в зависимости от того, что наступит раньше.

### 3В.6 Возврат сертификационного документа аэродрома

3В.6.1 Владелец сертификационного документа аэродрома должен представить в ВГА не позднее чем за ... дней письменное уведомление о дате возвращения сертификата, с тем чтобы можно было предпринять соответствующие действия по опубликованию этой информации.

3В.6.2 ВГА аннулирует сертификат в срок, указанный в данном уведомлении.



### **3В.7 Передача сертификационного документа аэродрома**

3В.7.1 ВГА может дать свое согласие на передачу сертификационного документа аэродрома другой стороне и выдать соответствующий документ на такую передачу, если:

- a) нынешний владелец сертификационного документа аэродрома, по крайней мере за ... дней до прекращения эксплуатации аэродрома, представит в ВГА письменное уведомление о том, что он прекратит эксплуатацию аэродрома в срок, указанный в данном уведомлении;
- b) нынешний владелец сертификационного документа аэродрома представит ВГА письменное уведомление, в котором указывается название стороны, которой передается данный документ;
- c) сторона, которой передается сертификационный документ аэродрома, представляет ВГА в письменном виде заявку не позднее чем за ... дней до того, как нынешний владелец сертификационного документа аэродрома прекращает эксплуатацию данного аэродрома, с тем чтобы сертификационный документ аэродрома был передан другой стороне; и
- d) в отношении стороны, которой передается сертификационный документ аэродрома, соблюдаются требования, оговоренные в правиле 3В.3.2.

3В.7.2 В том случае, если ВГА не дает свое согласие на передачу сертификационного документа аэродрома, то не позднее ... дней после принятия такого решения оно в письменном виде уведомляет об этом сторону, которой должен быть передан сертификат.

### **3В.8 Временный сертификационный документ аэродрома**

3В.8.1 ВГА может выдать временный сертификационный документ аэродрома подателю заявки, упомянутому в правиле 3В.2, или стороне, которой предлагается передать сертификационный документ аэродрома, упомянутой в правиле 3В.7.1, давая тем самым подателю заявки

или стороне, которой передается сертификат, санкцию на эксплуатацию аэродрома, если ВГА убеждено в том, что:

- a) сертификационный документ аэродрома, относящийся к данному аэродрому, будет выдан подателю заявки или передан другой стороне, как только будет завершена процедура рассмотрения заявки, предусмотренная для выдачи или передачи сертификационного документа аэродрома; и
- b) выдача временного сертификата осуществляется в общественных интересах и не приведет к ухудшению безопасности полетов.

3В.8.2 Временный сертификационный документ аэродрома, выданный согласно правилу 3В.8.1, прекращает свое действие:

- a) в день выдачи или передачи сертификационного документа аэродрома; или
- b) по истечении оговоренного в нем срока;

в зависимости от того, что наступит раньше.

3В.8.3 Настоящие правила применяются ко временному сертификационному документу аэродрома таким же образом, как они применяются к обычному сертификационному документу аэродрома.

### **3В.9 Изменение сертификационного документа аэродрома**

При условии соблюдения требований правил 3В.3.2, 3С.5 и 3С.6, ВГА может вносить изменения в сертификационный документ аэродрома в тех случаях, если:

- a) происходит изменение в части владения или управления данным аэродромом;
- b) происходит изменение в области использования или эксплуатации данного аэродрома;
- c) происходит изменение границ данного аэродрома; или
- d) владелец сертификационного документа аэродрома обращается с просьбой о внесении в него поправки.

-----

## РАЗДЕЛ С РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМУ

### ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

1. **Предназначение и сфера действия руководства по аэродрому.** Наличие руководства по аэродрому является основополагающим условием процесса сертификации. В нем содержатся все необходимые сведения, касающиеся местонахождения аэродрома, средств, служб, оборудования эксплуатационных процедур, организации и управления, включая систему обеспечения безопасности. Сведения, представленные в руководстве по аэродрому, должны наглядно показывать, что данный аэродром соответствует стандартам и практике сертификации при отсутствии явных недостатков, которые могут отрицательно сказаться на безопасности полетов воздушных судов. Такое руководство представляет собой справочный документ, в котором содержится контрольный перечень подлежащих соблюдению стандартов сертификации аэродромов, и оговаривается уровень обслуживания в контролируемой зоне аэродрома. Сведения, представленные в руководстве по аэродрому, дадут возможность ВГА оценить пригодность аэродрома для предлагаемых полетов воздушных судов и сделать вывод относительно способности заявителя быть владельцем сертификационного документа аэродрома. Это руководство представляет собой основной справочник по проведению на месте инспекционных проверок, связанных с выдачей сертификационного документа аэродрома и последующих проверок состояния безопасности. Руководство по аэродрому представляет собой справочный документ, согласованный между эксплуатантом

аэродрома и ВГА в отношении стандартов, условий и уровня обслуживания, который должен обеспечиваться на аэродроме.

2. **Структура и содержание руководства по аэродрому.** В целях обеспечения единообразия и облегчения проводимого ВГА процесса рассмотрения и принятия/утверждения руководства по аэродрому, в правилах должны быть оговорены его структура и содержание. Примеры подробных сведений, которые должны включаться в руководство по аэродрому, представлены в виде приложения к правилам сертификации аэродромов, которое приводится в добавлении 1 к настоящему руководству. Податель заявки на получение сертификационного документа аэродрома несет полную ответственность за точность информации, представленной в руководстве по аэродрому.

3. **Руководство по аэродрому – "живой документ".** В целях гарантии того, чтобы в руководстве по аэродрому была представлена точная и текущая информация, в него вносятся необходимые изменения. В этой связи владелец сертификационного документа аэродрома должен нести ответственность за изменение этого руководства, а также за уведомление ВГА о любом из таких изменений. При работе с руководством по аэродрому следует обращать должное внимание на требования отдельных государств к конфиденциальности.

### ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА

#### 3С.1 Подготовка руководства по аэродрому

3С.1.1 Эксплуатант сертифицированного аэродрома должен располагать руководством, известным как руководство по аэродрому.

3С.1.2 Руководство по аэродрому:

- a) подготавливается в машинописном или печатном виде и подписывается эксплуатантом аэродрома;
- b) составляется в формате, удобном для внесения изменений;
- c) включает в себя систему регистрации фактических страниц и поправок, в том числе страницу для регистрации изменений; и

d) составляется таким образом, чтобы облегчить процесс его подготовки, рассмотрения и принятия/утверждения.

#### 3С.2 Место хранения руководства по аэродрому

3С.2.1 Эксплуатант аэродрома должен предоставить в ВГА полный и действующий экземпляр руководства по аэродрому.

3С.2.2 Эксплуатант аэродрома должен хранить, по крайней мере, один полный и действующий экземпляр руководства по аэродрому на аэродроме, а один экземпляр – в месте осуществления основной производственной деятельности эксплуатанта, если таковое не является аэродромом.

3С.2.3 Эксплуатант аэродрома должен предоставлять экземпляр, который упоминается в правиле 3С.2.2, для проверки полномочным сотрудником ВГА.

### **3С.3 Информация, подлежащая включению в руководство по аэродрому**

3С3.1 Эксплуатант сертифицированного аэродрома должен включать в руководство по аэродрому приводимые ниже сведения в той степени, в какой они применяются к данному аэродрому, разбив их на следующие части:

**Часть 1.** Информация общего характера, изложенная в части 1 приложения к настоящим правилам (см. добавление 1), касающаяся цели сферы действия данного руководства по аэродрому; юридические требования относительно сертификационного документа аэродрома и руководства по аэродрому, предписанные в национальных правилах; условия использования аэродрома; имеющаяся служба аэронавигационной информации и процедуры распространения этой информации; система регистрации операций, выполняемых воздушными судами, и обязанности эксплуатанта аэродрома, предписанные в разделе D настоящих правил.

**Часть 2.** Подробные сведения о месте расположения аэродрома, как указано в части 2 приложения к этим правилам.

**Часть 3.** Подробные сведения об аэродроме, которые необходимо сообщать службам аэронавигационной информации, как это указано в части 3 приложения к этим правилам.

**Часть 4.** Эксплуатационные процедуры аэродрома и меры обеспечения безопасности, как указано в части 4 приложения к этим правилам. В них могут включаться ссылки на процедуры обслуживания воздушного движения, такие, как процедуры, относящиеся к производству полетов в условиях ограниченной видимости. Процедуры организации воздушного движения обычно публикуются в руководствах по обслуживанию воздушного движения с перекрестными ссылками на руководство по аэродрому.

**Часть 5.** Подробные сведения об администрации аэродрома и системе обеспечения безопасности, как указано в части 5 приложения к этим правилам.

3С.3.2 В том случае, если, в соответствии с правилом 3Е.1.1, ВГА освобождает эксплуатанта аэродрома от соблюдения какого-либо требования, изложенного в правиле 3В.3.2, в руководстве по аэродрому должен быть указан идентификационный номер, присвоенный ВГА этому освобождению, и дата ввода в действие этого освобождения, а также любые условия или процедуры, в рамках соблюдения которых оно было выдано.

3С.3.3 Если какие-либо сведения не включены в руководство по аэродрому вследствие того, что они не применяются к данному аэродрому, то его эксплуатант должен указать в руководстве причину, по которой это имеет место.

### **3С.4 Изменение руководства по аэродрому**

3С.4.1 Эксплуатант сертифицированного аэродрома должен вносить в руководство по аэродрому изменения или поправки, всякий раз, когда это необходимо для поддержания точности сведений, содержащихся в данном руководстве.

3С.4.2 В целях поддержания точности сведений, содержащихся в руководстве по аэродрому, ВГА может направить эксплуатанту аэродрома письменную директиву, требующую от него внести в руководство соответствующее изменение или поправку.

### **3С.5 Уведомление об изменениях в руководстве по аэродрому**

Эксплуатант аэродрома должен незамедлительно уведомлять ВГА о любых изменениях, которые он хочет внести в руководство по аэродрому.

### **3С.6 Принятие/утверждение ведомством гражданской авиации (ВГА) руководства по аэродрому**

ВГА принимает/утверждает руководство по аэродрому и любые поправки к нему при условии, что они отвечают требованиям соответствующих правил данного раздела.

## РАЗДЕЛ D ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА АЭРОДРОМА

### ВСТУПИТЕЛЬНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ

*Выдача сертификационного документа аэродрома обязывает эксплуатанта аэродрома обеспечивать безопасность, регулярность и эффективность полетов на аэродроме, предоставлять уполномоченным сотрудником ВГА доступ на аэродром в целях проведения состояния безопасности, инспекций и испытаний. Кроме того, выдача сертификационного документа аэродрома возлагает на эксплуатанта аэродрома ответственность за уведомление и предоставление информации согласно предписанным правилам.*

### ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА

#### 3D.1 Соответствие стандартам и практике

Эксплуатант аэродрома обеспечивает соответствие со стандартами и практикой, указанными в правиле 3A.3, а также соблюдение любых условий, подтвержденных сертификационным документом аэродрома согласно правилам 3B.4 и 3E.1.1.

#### 3D.2 Квалификация персонала, обеспечивающего эксплуатацию и техническое обслуживание

3D.2.1 Для проведения всех критически важных работ, связанных с эксплуатацией и техническим обслуживанием аэродромов, эксплуатант аэродрома нанимает на работу необходимое число обладающих соответствующей квалификацией и опытом сотрудников.

3D.2.2 Если ВГА или какой-либо другой компетентный орган правительства требует наличие у сотрудников, упомянутых в правиле 3D.2.1, квалификационных свидетельств, то эксплуатант аэродрома нанимает на работу только тех сотрудников, которые располагают такими свидетельствами.

3D.2.3 Эксплуатант аэродрома реализует программу повышения уровня квалификации сотрудников, упомянутых в правиле 3D.2.1.

#### 3D.3 Эксплуатация и техническое обслуживание аэродрома

3D.3.1 Эксплуатант аэродрома осуществляет эксплуатацию и техническое обслуживание аэродрома в соответствии с процедурами, изложенными в руководстве по аэродрому, при соблюдении любых указаний, которые может выпустить ВГА.

3D.3.2 В целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов ВГА может направить эксплуатанту аэродрома письменные указания, предписывающие изменить процедуры, изложенные в руководстве по аэродрому.

3D.3.3 Эксплуатант аэродрома должен обеспечивать надлежащее и эффективное техническое обслуживание аэродромных средств.

3D.3.4 Владелец сертификационного документа аэродрома координирует свои действия с поставщиком ОВД с целью убедиться в том, что он предоставляет соответствующее обслуживание воздушного движения, обеспечивающее безопасность полетов воздушных судов в воздушном пространстве, относящемся к этому аэродрому. Координация распространяется на другие органы и службы, связанные с обеспечением безопасности полетов, такие, как служба аэронавигационной информации, служба управления воздушным движением, назначенные метеорологические органы и служба безопасности.

#### 3D.4 Система эксплуатанта аэродрома по обеспечению безопасности

3D.4.1 Эксплуатант аэродрома устанавливает систему обеспечения безопасности аэродрома посредством описания организационной структуры, а также обязанностей, полномочий и ответственности должностных лиц в рамках этой структуры в целях обеспечения наглядного контроля над производимыми операциями и внесения, при необходимости, соответствующих усовершенствований.

3D.4.2 Эксплуатант аэродрома обязывает всех пользователей данного аэродрома, включая эксплуатантов с постоянным базированием, агентства по наземной обработке и другие организации, которые осуществляют на аэродроме самостоятельное обслуживание рейсов или

воздушных судов, соблюдать требования, установленные эксплуатантом аэродрома в отношении обеспечения безопасности. Эксплуатант аэродрома контролирует соблюдение таких требований.

3D.4.3 Эксплуатант аэродрома требует от всех пользователей данного аэродрома, включая эксплуатантов с постоянным базированием, агентства по наземной обработке и другие организации, упомянутые в правиле 3D.4.2, сотрудничать в рамках программы, направленной на содействие безопасности полетов на аэродроме и его безопасному использованию, посредством немедленного предоставления информации о любых происшествиях, инцидентах, повреждениях и недостатках, которые оказывают влияние на безопасность.

### **3D.5 Внутренние проверки эксплуатантом аэродрома состояния безопасности и предоставление отчетов по их результатам**

3D.5.1 Эксплуатант аэродрома организует проверку системы обеспечения безопасности, предусматривающую инспекционную проверку аэродромных средств и оборудования. Проверка охватывает функции, выполняющиеся эксплуатантом аэродрома. Кроме того, эксплуатант аэродрома организует выполнение программы внешних проверок и инспекций для оценки других пользователей, включая эксплуатантов с постоянным базированием, агентства по наземной обработке и другие организации, работающие на аэродроме, указанные в правиле 3D.4.2.

3D.5.2 Проверки, указанные в правиле 3D.5.1, проводятся каждые .... месяцев или чаще по согласованию с ВГА.

3D.5.3 Эксплуатант аэродрома обеспечивает, чтобы все отчеты по результатам проверок, включая отчет по результатам проверки аэродромных средств, служб и оборудования, подготавливались экспертами в области безопасности, обладающими соответствующей квалификацией.

3D.5.4 Эксплуатант аэродрома сохраняет экземпляр отчета (отчетов), упомянутого(ых) в правиле 3D.5.3, на срок, который подлежит согласованию с ВГА. ВГА может запросить экземпляр отчета (отчетов) для рассмотрения или справочных целей.

3D.5.5 Отчет(ы), упоминающийся(иеся) в правиле 3D.5.3, должен(ы) быть подготовлен(ы) и подписан(ы) лицами, которые провели проверки и инспекции.

### **3D.6 Доступ на аэродром**

3D.6.1 Перед выдачей или возобновлением действия сертификационного документа аэродрома, а впоследствии в любое время в целях обеспечения безопасности на аэродроме, лица, наделенные ВГА соответствующими полномочиями, могут проводить инспекционные проверки и испытания аэродромных средств, служб и оборудования, проверять документы и записи эксплуатанта, а также систему обеспечения безопасности.

3D.6.2 Эксплуатант аэродрома по запросу лиц, указанных в правиле 3D.6.1, предоставляет им доступ в любую часть аэродрома или к любому аэродромному средству, в том числе к оборудованию, записям и документам, а также к персоналу эксплуатанта, в целях, указанных в правиле 3D.6.1.

3D.6.3 Эксплуатант аэродрома оказывает содействие проведению мероприятий, указанных в п. 3D.6.1.

### **3D.7 Представление уведомлений и отчетов**

3D.7.1 Эксплуатант аэродрома соблюдает требование о предоставлении в установленные этими правилами сроки ведомству гражданской авиации, органам управления воздушным движением и пилотам соответствующих уведомлений и отчетов.

3D.7.2 *Уведомление о неточностях в публикациях службы аэронавигационной информации (САИ).* Эксплуатант аэродрома по получении всех сборников аэронавигационной информации (AIP), дополнений и поправок к AIP, извещений пилотам (NOTAM), бюллетеней предполетной информации и циркуляров аэронавигационной информации, выпущенных САИ, проводит их проверку и сразу после такой проверки уведомляет САИ о любых неточностях в информации, содержащейся в упомянутых документах, которые относятся к данному аэродрому.

3D.7.3 *Уведомление о планируемых заранее изменениях в части аэродромных средств, оборудования и уровня обслуживания.* Эксплуатант аэродрома уведомляет в письменной форме САИ и ВГА за ... дней до введения любого изменения, касающегося аэродромных средств и оборудования или уровня обслуживания на аэродроме, которое планировалось заранее и, по всей вероятности, скажется на точности информации, содержащейся в любом сборнике САИ, упомянутом в п. 3D.7.2.

3D.7.4 *Аспекты, требующие немедленного уведомления.* При условии выполнения требований правила 3D.7.5 эксплуатант аэродрома срочно направляет в САИ уведомление с подробным изложением известных ему сведений, относящихся к любому из указанных ниже обстоятельств, и принимает меры к тому, чтобы это уведомление было немедленно получено органами управления воздушным движением и обеспечения полетов. Эти обстоятельства включают в себя:

- a) в части препятствий, преград и опасностей:
  - 1) любое возвышение объекта над поверхностью ограничения препятствий, относящейся к данному аэродрому, и
  - 2) наличие на аэродроме или рядом с ним какой-либо преграды или опасных условий, влияющих на безопасность полетов;
- b) в части уровня обслуживания:
 

снижение уровня обслуживания на аэродроме, указанного в любых публикациях САИ, упомянутых в правиле 3D.7.2;
- c) в части рабочей площади:
 

закрытие любой части рабочей площади аэродрома; и
- d) любые другие условия, которые могут повлиять на безопасность полетов на аэродроме и в отношении которых принимаются меры предосторожности.

3D.7.5 *Срочное уведомление пилотов.* В тех случаях, когда эксплуатанту аэродрома не представляется возможным принять меры для того, чтобы органы управления воздушным движением и обеспечения полетов получили уведомление об обстоятельствах, упомянутых в п. 3D.7.4, эксплуатант в соответствии с данным правилом должен немедленно уведомить о таких обстоятельствах пилотов, на деятельности которых они могут сказаться.

### 3D.8 Специальные инспекционные проверки

Эксплуатант аэродрома, по мере необходимости, проводит инспекционную проверку аэродрома в целях обеспечения безопасности полетов:

- a) при первой возможности сразу после любого авиационного происшествия или инцидента, в том значении этих терминов, которые определены в Приложении 13 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации;
- b) в ходе любого периода строительства или ремонта аэродромных средств или оборудования, которые имеют важное значение для безопасности полетов воздушных судов; и
- c) в любое другое время, когда на аэродроме складываются условия, которые могут отрицательно сказаться на безопасности полетов.

### 3D.9 Устранение преград с поверхности аэродрома

3D.9.1 Эксплуатант аэродрома убирает с поверхности аэродрома любые транспортные средства или прочие преграды, которые могут представлять опасность.

### 3D.10 Предупреждающие извещения

3D.10.1 В тех случаях, когда низколетающие над аэродромом или рядом с ним воздушные суда, выполняющие руление, могут представлять опасность для людей или движения автотранспорта, эксплуатант аэродрома:

- a) помещает предупреждающее извещение об опасности на любой дороге общего пользования, которая примыкает к площади маневрирования; или
- b) если такая дорога общего пользования не контролируется эксплуатантом аэродрома, то он информирует полномочный орган, несущий ответственность за предоставление уведомления о наличии опасности на таких дорогах.

## РАЗДЕЛ Е ОСВОБОЖДЕНИЯ

### ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА

3Е.1.1 ВГА может предоставлять эксплуатанту аэродрома в письменной форме освобождение от требований по соответствию с конкретными положениями данных правил.

3Е.1.2 Перед тем как принять решение о предоставлении эксплуатанту аэродрома освобождения, ВГА должно принять во внимание все аспекты, связанные с безопасностью.

3Е.1.3 Освобождение выдается эксплуатанту аэродрома при условии обеспечения соответствия с условиями и процедурами, оговоренными ВГА в сертификационном документе по аэродрому, что необходимо в интересах безопасности.

3Е.1.4 Если аэродром не соответствует требованию какого-либо стандарта или практики, оговоренных в правиле 3А.3, то ВГА после проведения авиационных исследований может установить (только в том случае и тогда, когда это допускается стандартами и практикой) условия и процедуры, необходимые для обеспечения уровня безопасности, эквивалентного тому, который установлен исходя из соблюдения соответствующего стандарта или практики.

3Е.1.5 Отступление от стандарта или практики, а также условий и процедур, указанных в правиле 3В.4, оговаривается при подтверждении сертификационного документа аэродрома.

## Глава 4

### ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМА

#### 4.1 ВВЕДЕНИЕ

4.1.1 Процедуры сертификации аэродромов должны полностью соответствовать правилам сертификации аэродромов, установленным государством, и регулироваться ими. Процедуры, предложенные в настоящей главе, соответствуют типовым правилам главы 3. В связи с тем, что типовые правила могут быть адаптированы к условиям, имеющим место в отдельных государствах, предложенные в настоящей главе процедуры также могут быть адаптированы соответствующим образом.

4.1.2 Строгое соблюдение национальных правил и стандартных процедур обеспечит согласованный в национальном масштабе порядок выдачи сертификационных документов аэродрома, отказа в его выдаче, его передачи или возврата. Использование общего правового формата также будет способствовать эффективному и последовательному применению правил, а также обеспечению их соблюдения.

4.1.3 Изложенные в настоящей главе процедуры относятся к регламентирующим типовым правилам главы 3, и, кроме того, в ней указываются типовые потребности ВГА в персонале в связи с выполнением каждой процедуры.

4.1.4 Государства, ВГА которых не располагают полностью укомплектованными персоналом подразделениями, отвечающими за выполнение этих процедур, могут для выполнения некоторых необходимых работ технического характера, например оценки аэродромных средств и оборудования, воспользоваться помощью лиц со стороны. Такие лица будут рассматриваться как сотрудники ВГА, уполномоченные проводить инспекционные проверки средств и оборудования, а также соответствующие испытания и т. д.

#### 4.2 ПРОЦЕСС СЕРТИФИКАЦИИ

Процесс сертификации аэродрома состоит из следующих этапов:

- a) взаимодействие с эксплуатантом, заинтересованным в получении сертификационного документа аэродрома;
- b) оценка официально поданной заявки, включая анализ руководства по аэродрому;

- c) оценка аэродромных средств и оборудования;
- d) выдача или отказ в выдаче сертификационного документа аэродрома; и
- e) опубликование в АИР сертификационного статуса аэродрома и необходимых дополнительных подробных сведений.

#### 4.3 ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЭКСПЛУАТАНТОМ, ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ В ПОЛУЧЕНИИ СЕРТИФИКАЦИОННОГО ДОКУМЕНТА АЭРОДРОМА

4.3.1 Аэродром, который подлежит сертификации в соответствии с национальными правилами, должен иметь сертификационный документ аэродрома до того, как на нем будет начато производство полетов. В том случае, если правила сертификации аэродромов еще не установлены, то ВГА и действующий эксплуатант аэродрома должны условиться относительно соответствующего переходного периода. В рамках взаимодействия с эксплуатантом, заинтересованным в получении сертификационного документа аэродрома, ведомством гражданской авиации (ВГА) и/или соответствующими полномочными органами должна быть произведена оценка выполнения полетов в целях гарантии того, что эксплуатация данного конкретного аэродрома, расположенного в месте, указанном в заявке, не поставит под угрозу безопасность полетов воздушных судов. В случае отрицательных результатов данной оценки, продолжать дальнейшую работу нет необходимости, и об этом следует известить подателя заявки, сославшись на данном первоначальном этапе на типовое правило 3В.3.3.

4.3.2 При оценке выполнения полетов необходимо учитывать близость данного аэродрома к другим аэродромам и местам посадки, в том числе к военным аэродромам, препятствия и характер местности, любые требования, приводящие к чрезмерным эксплуатационным ограничениям, любые существующие ограничения, особенности контролируемого воздушного пространства, а также любые существующие схемы полетов по приборам.

4.3.3 В другом государстве могут действовать законодательство или правила, касающиеся таких вопросов, как защита окружающей среды, что может обуславливать



необходимость получения одобрения компетентных органов, занимающихся данными вопросами. Порядок оформления документов эксплуатанта, заинтересованного в получении сертификата, также должен предусматривать обращение к упомянутым компетентным органам государства в целях согласования необходимой документации, например исследования о влиянии на окружающую среду, проводимого подателем заявки.

4.3.4 В случае положительного результата вышеупомянутой оценки ВГА, должно в письменной форме известить заявителя о том, чтобы он:

- а) представил официальную заявку на получение сертификационного документа аэродрома в соответствии с правилом ЗВ.2. ВГА должно представить заявителю установленную форму заявки, экземпляр правил сертификации аэродромов, включая приложение (приложения) к ним, а также любые другие необходимые циркуляры и публикации, которые могли быть выпущены ВГА, в том числе национальные стандарты для аэродромов; и
- б) получил экземпляры других необходимых публикаций, выпущенных ИКАО и другими государственными органами помимо ВГА.

*Примечание. Подателю заявки может быть предложено покрыть расходы на формы и опубликование необходимых сведений.*

4.3.5 В письме, направленном подателю заявки, следует указать сотрудника ВГА, с которым может потребоваться поддерживать связь.

#### **Потребность ВГА в специалистах**

4.3.6 Для проведения работ, упомянутых в пп. 4.3.1–4.3.5, ВГА могут потребоваться, как минимум, инспекторы по аэродромам, специалисты в области организации воздушного пространства, инспекторы по аварийно-спасательным работам и пожаротушению, а также специалисты по визуальным средствам.

### **4.4 ОЦЕНКА ОФИЦИАЛЬНО ПОДАННОЙ ЗАЯВКИ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАЦИОННОГО ДОКУМЕНТА АЭРОДРОМА**

4.4.1 В типовых правилах ЗВ.3.2 оговариваются обязанности ВГА при выдаче сертификационного документа аэродрома. В нем излагаются требования к сертификации аэродрома, а также отмечается необходимость учета эксплуатационных соображений, связанных с обеспечением безопасности полетов. ВГА должно убедиться в том, что эксплуатант аэродрома обладает необходимой квалификацией и опытом для выполнения соответствующих нормативных положений, указаний и распоряжений ВГА.

4.4.2 В целях обеспечения единообразия ВГА может предписывать стандартную форму заявки на получение сертификационного документа аэродрома.

*Примечание. Примерная форма заявки, основанная на форме, используемой в одном государстве, приводится для справки в добавлении 2.*

4.4.3 Оценка ведомством гражданской авиации (ВГА) официально поданной заявки должна предусматривать следующие этапы:

- а) оценка выполнения полетов, если она не проводилась на предыдущем этапе. Кроме того, в случае наличия отступления от стандартов или практики оценка должна предусматривать проведение авиационного исследования согласно типовому правилу ЗЕ.1.4;
- б) оценка руководства по аэродрому, представленного подателем заявки, с целью убедиться в том, что:
  - 1) данное руководство соответствует требованиям правил, изложенных в разделе С и приложениях к ним (см. добавление 1). Выполнены все проверки, которые не требуют выезда на место, включая проверку данных аэродрома, подлежащих опубликованию службой аэронавигационной информации, а также проверку адекватности процедур эксплуатации аэродрома; и
  - 2) система управления, включая систему обеспечения безопасности, указывает на то, что податель заявки сможет должным образом осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание аэродрома; и
- в) осмотр места, подробно изложенный в п. 4.4.4.

4.4.4 Осмотр места должен производиться в целях оценки аэродромных средств, служб и оборудования, с тем чтобы проверить их и убедиться в том, что они соответствуют предписанным стандартам и практике. Эта процедура должна предусматривать:

- а) проверку на месте данных аэродрома; и
- б) проверку аэродромных средств и оборудования, которая должна охватывать следующие позиции:
  - 1) размеры и состояние поверхности:
    - взлетно-посадочной полосы (полос);
    - боковых полос безопасности ВПП;
    - летной полосы (полос);
    - концевых зон безопасности;
    - концевой полосы (полос) торможения и полос свободных от препятствий;

- рулежной дорожки (дорожек);
  - боковых полос безопасности рулежных дорожек;
  - полос рулежных дорожек; и
  - перронов;
- 2) наличие препятствий на поверхности ограничения препятствий на аэродроме и в его окрестностях;
  - 3) упоминаемые ниже аэронавигационные наземные огни, включая протокол их летных проверок:
    - система огней взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек;
    - огни приближения;
    - PAPI/APAPI или T-VASIS/AT-VASIS;
    - прожекторное освещение;
    - светоограждение препятствий;
    - огни, приводимые в действие пилотом, если таковые применяются; и
    - системы визуальной стыковки с телескопическим трапом;
  - 4) резервный источник питания;
  - 5) указатель (указатели) направления ветра;
  - 6) подсвет указателя (указателей) направления ветра;
  - 7) аэродромная маркировки и маркеры;
  - 8) знаки на рабочей площади;
  - 9) точки швартовки груза для воздушных судов;
  - 10) точки заземления;
  - 11) оборудование и установки для проведения аварийно-спасательных работ и пожаротушения;
  - 12) оборудование, предназначенное для технического обслуживания аэродрома, в частности для технического обслуживания средств контролируемой зоны, включая измерение коэффициента сцепления с поверхностью ВПП;
  - 13) оборудование для подметания и уборки снега с ВПП;
  - 14) оборудование для удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться;
  - 15) процедуры и средства природопользования;

- 16) радиостанции двусторонней связи, установленные на транспортных средствах для использования эксплуатантом аэродрома на рабочей площади;
- 17) наличие огней, которые могут создавать угрозу для безопасности полетов воздушных судов; и
- 18) топливозаправочные средства.

#### *Потребность ВГА в специалистах*

4.4.5 Для проведения оценки официально представленной заявки на получение сертификационного документа аэродрома ВГА могут потребоваться инспекторы по аэродрому, специалисты по организации воздушного пространства, инспекторы по аварийно-спасательным работам и пожаротушению, а также специалисты по визуальным средствам.

### **4.5 ВЫДАЧА ИЛИ ОТКАЗ В ВЫДАЧЕ СЕРТИФИКАЦИОННОГО ДОКУМЕНТА АЭРОДРОМА**

4.5.1 Правила, изложенные в п. 3В.3 типовых правил, требуют от ВГА уведомления подателя заявки о своем решении относительно выдачи или отказа в выдаче сертификационного документа аэродрома. Правила, приведенные в п. 3В.4 типовых правил, дают ВГА возможность оговаривать в выдаваемом сертификационном документе аэродрома условия, соблюдение которых необходимо в интересах обеспечения безопасности полетов.

4.5.2 На основе результатов оценки официально поданной заявки на получение сертификационного документа аэродрома ВГА должно уведомить заявителя об удовлетворении или неудовлетворении его заявки. В случае неудовлетворения заявки, заявитель должен быть проинформирован о дополнительных мерах, которые ему необходимо принять для прохождения сертификации. Например, может возникнуть необходимость внесения поправки в руководство по аэродрому, с тем чтобы учесть любые изменения в части аэродромных средств и оборудования, которые могут потребоваться в целях обеспечения соответствия со стандартами и практикой, оговоренными в правилах.

4.5.3 В случае успешного прохождения заявки, сертификационный документ аэродрома, включающий оговоренные согласно типовым правилам 3В.4 или 3Е.1.4 (в зависимости от конкретного случая) условия, после присвоения ему соответствующего идентификационного номера, выдается заявителю.

*Примечание. В добавлении 4 содержится образец сертификационного документа аэродрома, выдаваемого в одном государстве.*

4.5.4 Если эксплуатант аэродрома после получения уведомления о том, что он должен принять дополнительные меры по устранению недостатков, о которых говорится в п. 4.5.2, все еще не в состоянии обеспечить соблюдение установленных правил, ВГА может отказать ему в выдаче сертификата. Отказ может основываться на одном или нескольких приводимых ниже соображениях, которые необходимо подкрепить подробными сведениями:

- a) в результате проверки аэродромных средств и оборудования установлено, что они не обеспечивают удовлетворительного уровня безопасности полетов воздушных судов;
- b) результаты оценки эксплуатационных процедур аэродрома показали, что они не обеспечивают удовлетворительного уровня безопасности полетов воздушных судов;
- c) результаты оценки руководства по аэродрому показали, что в нем не содержатся положения, указанные в типовом правиле ЗС.3.1 и в соответствующем приложении к данным правилам; и
- d) в результате оценки вышеупомянутых фактов, а также других факторов (подлежат перечислению) установлено, что заявитель не в состоянии должным образом обеспечивать эксплуатацию и техническое обслуживание аэродрома, как того требует типовое правило ЗВ.3.2. a).

В том случае, если процесс рассмотрения обуславливается основным законодательством, в письме с отказом в выдаче сертификационного документа, направляемого заявителю, можно обратить его внимание на обстоятельство.

#### **Потребность ВГА в специалистах**

4.5.5 Для выполнения работ, предписанных в пп. 4.5.1–4.5.4, ВГА могут потребоваться:

- a) соответствующие лица руководящего состава ВГА, т. е. управляющий или директор подразделения, занимающегося стандартами, или сотрудник аналогичного уровня, или генеральный директор ВГА; и
- b) инспекторы по аэродрому.

#### **Расходы**

4.5.6 Государство может потребовать от заявителя взять на себя расходы на сертификацию аэродрома.

## **4.6 ОПУБЛИКОВАНИЕ В АИР СЕРТИФИКАЦИОННОГО СТАТУСА АЭРОДРОМА И ПОДРОБНЫХ СВЕДЕНИЙ О НЕМ**

После успешного завершения процесса сертификации информация о данном аэродроме должна быть представлена службе аэронавигационной информации для опубликования.

## **4.7 ПЕРЕДАЧА СЕРТИФИКАЦИОННОГО ДОКУМЕНТА АЭРОДРОМА**

4.7.1 Передача сертификационного документа аэродрома может потребоваться согласно применяемым национальным правилам в тех случаях, когда функции владения и эксплуатации аэродрома передаются от одного эксплуатанта другому. Установление стандартной процедуры передачи будет гарантировать, что передача сертификационного документа аэродрома будет осуществляться надлежащим и последовательным образом с использованием в национальном масштабе общего правового формата.

4.7.2 Причинами передачи могут служить продажа или передача правительственным департаментом ответственности за эксплуатацию аэродрома назначенному правительством органу, занимающемуся аэродромами, такому, как администрация аэропорта или провинциальная или муниципальная администрация. Передача также может осуществляться и в результате приватизации или корпоративизации. Владение и ответственность за эксплуатацию также могут изменяться, переходя из одного частного органа к другому.

4.7.3 В типовом правиле ЗВ.7.1, в частности, оговаривается требование в отношении возложения полномочий по передаче сертификационного документа аэродрома на ВГА и дачи им согласия на передачу такого документа. Согласие на передачу будет даваться ВГА только в том случае, если оно убедится, что эксплуатант, которому предлагается передать сертификат, будет в состоянии надлежащим образом осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание аэродрома и что ежедневное выполнение полетов будет происходить без каких-либо значительных изменений. В этом случае предполагается, что аэродромные средства, службы и оборудование не претерпят никаких существенных изменений; основные специалисты по эксплуатации аэродрома и техническому обслуживанию должны остаться на своих местах или быть заменены специалистами, обладающими эквивалентной квалификацией, опытом и навыками; система обеспечения безопасности должна функционировать с той же эффективностью и, наконец, процедуры, изложенные в руководстве по аэродрому, в основном должны остаться без изменений.

4.7.4 ВГА может не согласиться с предлагаемой передачей, если оно не будет убеждено в том, что

эксплуатант, которому предлагается передать сертификат, в состоянии осуществлять надлежащим образом эксплуатацию и техническое обслуживание аэродрома, или если такая передача приведет к значительным изменениям в эксплуатационных аспектах аэродрома, или же такие изменения будут произведены стороной, которой предлагается передать сертификат (например, сокращение числа средств, устанавливаемых на ВПП, рулежных дорожках или перроне; изменение оговоренных в существующем сертификате условий, которые являются неприемлемыми для ВГА; несоответствие или непоследовательность новых мероприятий по укомплектованию персоналом или значительные изменения руководства по аэродрому).

4.7.5 В том случае, если ВГА примет решение не дать согласие на передачу, оно должно в письменном виде уведомить об этом сторону, которой предлагалось передать сертификационный документ аэродрома, в сроки, оговоренные в типовом правиле ЗВ.7.2, указав при этом причины отказа.

#### **Потребность ВГА в специалистах**

4.7.6 Для проведения работ по передаче сертификационного документа аэродрому ВГА могут потребоваться:

- a) соответствующие лица руководящего состава ВГА, например управляющий или директор подразделения, ответственного за решение вопросов, связанных с сертификацией аэродромов; и
- b) инспекторы по аэродрому.

### **4.8 ВОЗВРАТ СЕРТИФИКАЦИОННОГО ДОКУМЕНТА АЭРОДРОМА**

4.8.1 Типовые правила ЗВ.6.1 и ЗВ.6.2 предусматривают аннулирование сертификационного документа аэродрома в том случае, если эксплуатант аэродрома добровольно представляет ВГА соответствующее письменное уведомление.

4.8.2 По получении этого уведомления ВГА должно:

- a) проверить полномочия обратившегося с просьбой об отмене сертификата эксплуатанта как владельца сертификационного документа аэродрома;
- b) проверить, чтобы уведомление, полученное от эксплуатанта аэродрома, соответствовало требованиям правил ЗВ.6.1 и ЗВ.6.2; и
- c) убедиться в том, что информация, представленная эксплуатантом аэродрома, содержит следующие сведения:
  - 1) соответствующий NOTAM, который был опубликован в целях уведомления об изменении статуса аэродрома, в том случае, если аэродром остается открытым; и
  - 2) сведения о мерах, которые были приняты эксплуатантом аэродрома, в случае если аэродром подлежит закрытию для всех видов полетов, таких, как снятие аэродромных ветроуказателей и удаление маркировки, нанесение соответствующей маркировки, указывающей на закрытие аэродрома, перевод в нерабочее состояние маркеров и других необходимых визуальных средств.

4.8.3 Если установлено, что заявка на аннулирование сертификата в порядке, компетентный сотрудник ВГА должен выпустить письмо, аннулирующее действие сертификата с даты, оговоренной в уведомлении, представленном владельцу сертификата.

4.8.4 В том случае, если аэродром остается открытым для использования в качестве несертифицированного аэродрома, ВГА должно гарантировать соблюдение на таком аэродроме требований к обеспечению безопасности.

4.8.5 Служба аэронавигационной информации должна получить соответствующее уведомление, с тем чтобы принять необходимые меры в отношении статуса данного аэродрома, указав его в своих документах как несертифицированный или закрытый, что может осуществляться согласно положениям Приложения 15 к Конвенции о международной гражданской авиации.

## Глава 5

# РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН

### 5.1 ОРГАНИЗАЦИЯ

5.1.1 Необходимо, чтобы во всех государствах в рамках ВГА был создан орган, отвечающий за обеспечение соблюдения требований, указанных в разделах 1.2 и 1.3 тома I Приложения 14. Организационная структура и укомплектование персоналом такого органа, называемого ниже как Управление безопасности аэродромов и аэродромных стандартов (DASS), варьируются в зависимости от уровня авиационной деятельности государства.

5.1.2 Основные обязанности DASS должны заключаться в том, чтобы:

- a) на аэродромах, находящихся под юрисдикцией данного государства, обеспечивались безопасные условия эксплуатации в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации; и
- b) государство соблюдало свои обязательства в рамках статьи 38 Конвенции по уведомлению ИКАО о различиях между Международными стандартами, содержащимися в томе I Приложения 14, и его национальными правилами и практикой. Кроме того, государствам рекомендуется уведомлять ИКАО о различиях между Рекомендуемой практикой, содержащейся в данном Приложении, и национальными правилами и практикой государства.

5.1.3 Типовая организационная структура DASS приводится в добавлении 5. Это управление может состоять из двух отделов, один из которых ведает вопросами аэродромных стандартов, а другой – вопросами безопасности аэродромов. В свою очередь, отдел аэродромных стандартов может подразделяться на две секции, первая из которых занимается вопросами проектирования аэродромов, а вторая – техническими условиями на строительство. Отдел безопасности аэродромов может состоять из трех секторов, первый из которых занимается вопросами сертификации аэродромов, второй – вопросами, связанными с применением и обеспечением соблюдения правил, а третий сектор представляет собой техническую библиотеку, на которую также могут быть возложены функции по сбору и регистрации данных о безопасности аэродромов.

5.1.4 В зависимости от уровня авиационной деятельности в государстве числа аэродромов и объема работы,

выполняемой в рамках DASS, могут объединяться функции, выполняемые секторами, входящими в каждый отдел, причем могут объединяться даже и функции, выполняемые двумя отделами.

5.1.5 В государствах с большим числом находящихся под их юрисдикцией аэродромов может возникнуть необходимость в создании региональных управлений, которым передаются соответствующие функции и полномочия.

5.1.6 Сертификация аэродромов, а также последующие задачи по проверке безопасности требуют участия персонала ВГА, занимающегося вопросами строительства аэродромов и летной инспекции. В этой связи DASS должно выполнять свою работу в тесном сотрудничестве с Управлением по производству полетов ВГА. Функции DASS, описанные в п. 5.2, включают в себя функции, относящиеся к сертификации аэродромов и проверке состояния безопасности, которые должны выполняться управлением по производству полетов.

### 5.2 ФУНКЦИИ И ОБЯЗАННОСТИ DASS

#### 5.2.1 Сертификация аэродромов

Выполняемые в рамках сертификации аэродромов задачи и обязанности предусматривают:

- a) прием, регистрацию, рассмотрение и обработку документов, поступающих от заявителей, намеревающихся получить сертификационный документ аэродрома, выполняемые совместно с Управлением по производству полетов ВГА;
- b) прием, регистрацию, рассмотрение и обработку официальных заявок на получение сертификационного документа аэродрома, выполняемые совместно с Управлением по производству полетов ВГА, включая первоначальную инспекционную проверку, предусматривающую рассмотрение руководства по аэродрому, проверку на месте, инспекционную проверку и анализ сведений об аэродроме, средств и оборудования, включая проведение авиационных исследований, в том случае и тогда, когда это допускается стандартами и практикой, изложенными в пп. 4.4.3 и 4.4.4;

- c) выдачу или отказ в выдаче сертификационного документа аэродрома;
- d) расчет, регистрацию и взимание сбора с заявителей за обслуживание (если это предусматривается в рамках правил);
- e) прием, регистрацию, рассмотрение и обработку заявок на передачу сертификационного документа аэродрома;
- f) выдачу или отказ в выдаче разрешения на передачу сертификационного документа аэродрома;
- g) прием, регистрацию, рассмотрение и обработку заявок на возврат сертификационного документа аэродрома;
- h) аннулирование сертификационного документа аэродрома или приостановление его действия;
- i) выдачу временного сертификационного документа аэродрома; и
- j) рассмотрение факторов, требующих внесения изменений в сертификационный документ аэродрома, и выпуск необходимых поправок.

### 5.2.2 Уведомление службы аэронавигационной информации (САИ) и других организаций

Эти задачи и обязанности предусматривают:

- a) уведомление САИ о сертификационном статусе аэродрома и предоставление подробных сведений об аэродроме, описанных в части 3 добавления 1 к настоящему руководству, в целях их опубликования службой аэронавигационной информации;
- b) рассмотрение и изменение руководства по аэродрому, а также уведомление САИ об изменениях, которые необходимо ввести в ее публикации;
- c) координацию с САИ при рассмотрении любых уведомлений, полученных от эксплуатанта аэродрома, в целях их опубликования службами аэронавигационной информации, таких, как уведомление о неточностях в публикациях САИ, планируемых заранее изменениях в аэродромных средствах, оборудовании и уровне обслуживания, препятствиях, преградах и опасностях, а также о закрытии любой части площади маневрирования, немедленном снижении уровня обслуживания на аэродроме и о любых других условиях, которые могут отрицательно сказаться на состоянии безопасности на аэродроме или рядом с ним, а также о необходимых мерах предосторожности; и

- d) координацию деятельности с другими агентствами и поставщиками обслуживания, такими, как служба аэронавигационной информации, служба управления воздушным движением, назначенные полномочные метеорологические органы и служба безопасности.

### 5.2.3 Проверки состояния безопасности

5.2.3.1 Эти задачи и обязанности предусматривают:

- a) периодические или специальные, проводимые на месте проверки системы обеспечения безопасности аэродрома, включая проверку аэродрома и данных о нем, опубликованных в AIP, а также проверку аэродромных средств, оборудования и эксплуатационных процедур; и
- b) анализ проводимых эксплуатантом аэродрома ежедневных проверок состояния безопасности, а также рассмотрение специальных отчетов по результатам проверки состояния безопасности полетов и предпринятых после этого действий.

*Примечание. В основе программы проверки аэродрома должен лежать тот принцип, что первостепенное значение имеет внутренняя программа проверок владельца сертификационного документа аэродрома и что цель проводимой ВГА проверки заключается в рассмотрении и оценке этой программы, дополняемых независимой проверкой сведений об аэродроме, указанных в AIP, а также эксплуатационных процедур, мер по обеспечению безопасности, средств и оборудования.*

5.2.3.2 Вследствие этого проведение периодических инспекционных проверок необходимо в целях обеспечения выполнения владельцем сертификационного документа аэродрома своих обязательств в соответствии с условиями сертификационного документа, как указано в разделе D типовых правил, а также требований принятого/утвержденного руководства по аэродрому.

5.2.3.3 Частота проведения таких проверок может соответствовать установленному государством классу аэродрома. Например, в одном государстве требуется, чтобы аэродромы, которые подразделяются на большие, средние и малые сертифицированные узловые аэродромы, подвергались проверке ежегодно, допуская при этом проведение проверок неузловых аэродромов раз в 18 месяцев. "Ограниченно сертифицированные" аэродромы рекомендуется проверять раз в два года, причем такую проверку можно проводить раз в три года, если того требуют обстоятельства.

5.2.3.4 Задачи и обязанности, связанные с периодическими проверками, изложены в п. 5.5.4. Эти задачи могут

выполняться в несколько следующих этапов, в рамках которых предусматривается проведение:

- a) *Предпроверочного инструктивного совещания* с руководящим составом аэродрома, с привлечением персонала командно-диспетчерского пункта.
- b) *Административной инспекции* системы обеспечения безопасности аэродрома, в том числе планов по снегоуборке и борьбе с обледенением (если таковые применяются); действующих NOTAM; регистрационных данных проведения подготовки медицинского персонала и персонала аварийно-спасательных и противопожарных служб; данных о состоянии безопасности в компаниях-поставщиках авиационного топлива; сертификатов агентов по заправке топливом и регистрационных данных о проведении обучения в области противопожарной безопасности; документации о ежегодном рассмотрении плана действий на случай аварийной обстановки на аэродроме, предусматривающего проведение полномасштабного учения по отработке действий на случай аварийной обстановки; данных эксплуатанта аэродрома о проведении проверок состояния безопасности у эксплуатантов, постоянно базирующихся на данном аэродроме, агентов по наземной обработке и других агентств, выполняющих работы в контролируемой зоне.
- c) *Инспекционной проверки рабочей площади*, включая проверку и осмотр взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек для определения состояния покрытий, маркировки, огней, знаков, боковых полос безопасности, концевых зон безопасности, летных полос и ВПП; проверку потенциально опасных условий, возникающих при проведении строительных работ, таких, как наличие ям, траншей, штабелей строительных материалов, неадекватной маркировки строительной зоны, строительного оборудования на рабочей площади и не отвечающих требованиям маркировки огней, обозначающих временные пороги; проверку функционирования наземных транспортных средств на рабочей площади, с тем чтобы убедиться в том, что туда имеют доступ только транспортные средства, с надлежащей маркировкой и специальным разрешением, водители которых придерживаются требуемых процедур, а также знают и используют установленную фразеологию радиосвязи; проверку обеспечения надлежащих мер, направленных на предотвращение несанкционированного выхода граждан на рабочую площадь и обеспечения их защиты от попадания под реактивную струю или лопасти винта; проверку на предмет выявления опасности, создаваемой живой природой, и объектов, привлекающих диких животных, а также проверку указателей направления посадки и указателей направления ветра.
- d) *Проверки аварийно-спасательных и противопожарных служб*, включая проверку данных регистрации прохождения их персоналом соответствующей подготовки; выборочную оценку знаний пожарников; проверку того, что все необходимое оборудование расположено на своем месте, находится в рабочем состоянии и отвечает требованиям для соответствующей категории; проведение учения по определению времени реагирования; проверку системы аварийной сигнализации, проверку и осмотр защитных костюмов и другой защитной одежды, а также запаса инструментов для проведения аварийно-спасательных и противопожарных работ.
- e) *Проверки топливозаправочных средств*, включая проводимый уполномоченным на это квалифицированным персоналом анализ данных инспекционных проверок, в частности проверки адекватного учета в контрольном перечне проверок соблюдения стандартов, касающихся пожаротушения на аэродроме, а также проверок на местах, включая взятие проб топлива в целях определения соответствия применяемым требованиям.
- f) *Ночных инспекционных проверок*, включая оценку и проверку соответствия стандартам, относящимся к огням и знакам на ВПП, рулежных дорожках и перроне; проверку маркировки покрытия, аэродромных маяков, огней указателей направления ветра, светоограждения препятствий, а также маркировку и светоограждение строительных зон.
- g) *Инструктивного совещания после проверки* с руководством аэродрома, включая определение необходимых действий по обеспечению соблюдения правил.

#### 5.2.4 Другие функции, связанные с обеспечением безопасности

Эти задачи и обязанности могут включать:

- a) непосредственную оценку полномасштабных учений по отработке действий на случай аварийной обстановки в аэропорту в целях выявления имеющихся проблем и недостатков;
- b) предоставление инструктивных указаний на этапах проектирования и строительства, в частности при реализации сложных проектов или в случаях выполнения значительного объема работ, которые могут повлиять на соответствие правилам;
- c) окончательную проверку завершенных проектов, предусматривающих сложные или объемные работы, направленную на выявление проблем или

недостатков, подлежащих устранению в целях обеспечения соответствия требованиям правил;

- d) организацию семинаров по вопросам безопасности аэродромов и реализацию других программ обучения, направленных на воспитание культуры безопасности, и участие в них.

### 5.2.5 Применение и обеспечение соблюдения правила

5.2.5.1 Эксплуатанты аэродрома несут ответственность за соблюдение требований правил сертификации аэродромов. Состояние безопасности полетов на аэродроме, в первую очередь, зависит от добровольного соблюдения эксплуатантами аэродромов этих требований. Поэтому среди мер, способствующих выполнению правил, первостепенное значение имеют образование, подготовка и представление необходимых рекомендаций, и только в тех случаях, когда эти меры не приводят к желаемым результатам, следует принимать официальные меры по обеспечению соблюдения этих правил. Налагаемые в этом случае санкции могут в зависимости от тяжести нарушения правил и его влияния на безопасность полетов носить либо административный, либо юридический характер. Признается, что государства могут проводить свою собственную политику в области обеспечения соблюдения своих правил.

5.2.5.2 В тех случаях, когда меры юридического характера считаются излишними, может оказаться целесообразным принять административные меры в виде направления письма с предупреждением или указанием необходимых мер для устранения имеющихся недостатков. Цель административных мер по обеспечению соблюдения правил состоит в том, чтобы известить эксплуатанта аэродрома о факте нарушения правил, документально обосновать необходимость принятия мер по устранению отмеченных недостатков и потребовать от него соблюдения в будущем установленных правил. Принятие таких мер оправдано в тех случаях, когда отмеченное нарушение не приводит к возникновению опасных условий, не обусловлено некомпетентностью эксплуатанта аэродрома или отсутствием у него требуемой квалификации, не совершено преднамеренно, а также в тех случаях, когда эксплуатант проявляет в отношении соблюдения правил конструктивный подход и в прошлом у него не было отмечено каких-либо нарушений.

5.2.5.3 Принятие официальных мер юридического характера, направленных на обеспечение соблюдения правил, может быть оправдано необходимостью предотвращения в будущем нарушения правил. Такие меры могут предусматривать выдачу указаний и распоряжений о недопущении продолжения нарушения правил, а также наложение санкций после предпринятия действий, направленных на прекращение нарушений. В рамках таких санкций могут приниматься решения об отмене, приостановлении действия или изменении сертификационного документа аэродрома. Юридические меры, направленные

на обеспечение соблюдения правил, принимаются в соответствии с необходимыми положениями, предусмотренными в законодательстве гражданской авиации государства.

5.2.5.4 При определении вида и масштаба предполагаемых санкций необходимо учитывать такие факторы, как сущность нарушения, его характер (было ли оно совершенно преднамеренно или нет), созданная им потенциальная или фактическая угроза безопасности полетов, уровень ответственности эксплуатанта аэродрома, данные о предыдущих нарушениях, отношение эксплуатанта к данному нарушению (сообщил ли эксплуатант об этом нарушении добровольно и принял ли меры для его устранения), влияние предлагаемых санкций на сторону, совершившую нарушение, и их полезность как средства, удерживающего других эксплуатантов от совершения нарушения в аналогичных обстоятельствах.

5.2.5.5 Юридические санкции, связанные с сертификационным документом аэродрома, могут серьезным образом сказаться на службе управления воздушным движением, а также иметь и другие последствия. Поскольку основное предназначение правил сертификации аэродромов заключается в соблюдении общественных интересов и обеспечении безопасности полетов, обращение к такому методу, как наложение санкций, может быть оправдано только после того, как оказались недейственными все другие средства устранения нарушений в области обеспечения безопасности.

5.2.5.6 Такая мера, как приостановление действия сертификационного документа аэродрома, может рассматриваться в тех случаях, если:

- a) установлено, что система обеспечения безопасности полетов эксплуатанта является несовершенной;
- b) это отвечает интересам эксплуатационной безопасности;
- c) все другие средства, используемые для своевременного устранения опасных условий или обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов, не привели к требуемым результатам;
- d) установлено, что опыт или квалификация эксплуатанта аэродрома в технической области, необходимые для выполнения обязанностей по соблюдению критически важных для безопасности полетов требований согласно с установленным правилом, являются недостаточными;
- e) эксплуатант воздерживается от принятия мер по устранению условий, неблагоприятно сказывающихся на безопасности полетов, или не проявляет желание сделать это; или
- f) эксплуатант преднамеренно не выполняет уже согласованные меры по устранению недостатков, и



приостановление действия сертификата является последним средством, направленным на то, чтобы избежать выполнения опасных операций на рабочей площадке аэродрома.

5.2.5.7 Отмена сертификационного документа аэродрома может быть оправдана, если эксплуатант аэродрома:

- a) не в состоянии или не проявляет желания принимать меры по устранению недостатков и/или совершил/повторил серьезное нарушение;
- b) продемонстрировал отсутствие надлежащей ответственности, проявившееся в преднамеренном совершении возмутительных актов несоблюдения правил или фальсификации данных, в результате чего была поставлена под угрозу безопасность полетов; или
- c) убедительно продемонстрировал, что продолжение осуществляющейся таким образом эксплуатации аэродрома наносит ущерб общественным интересам.

### 5.2.6 Аэродромные стандарты

Обычные задачи и обязанности в этой области могут заключаться в следующем:

- a) рассмотрение полученных от ИКАО писем государством по вопросам аэродромов, подготовка ответов на них и принятие соответствующих мер;
- b) разработка и постоянный пересмотр национальных стандартов и практики, касающихся проектирования, эксплуатации и технического обслуживания аэродромов, а также технических условий по их строительству;
- c) подготовка и опубликование распоряжений, правил, консультативных циркуляров и инструктивного материала, относящихся к аэродромным стандартам и практике;
- d) рассмотрение планов и проектов строительства новых аэродромов или дальнейшего развития или модификации существующих аэродромов, представленных для утверждения в ВГА для обеспечения соблюдения требований SARPS ИКАО и национальных правил государства; и
- e) уведомление, по необходимости, инспекторов по аэродрому об аэродромных стандартах и практике.

## 5.3 ТЕХНИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА И БАНК ДАННЫХ

5.3.1 Чтобы персонал DASS располагал последней информацией в области проектирования аэродромов, их эксплуатации и технического обслуживания, а также технических требований, важно создать надлежащим образом организованную и функционирующую техническую библиотеку. В библиотеке должны находиться все изданные ИКАО документы, относящиеся к проектированию, эксплуатации и техническому обслуживанию аэродромных средств и оборудования, а также все национальные стандарты, правила, распоряжения, консультативные циркуляры и инструктивные материалы. Кроме того, в технической библиотеке должны храниться стандарты и другие соответствующие документы, изданные другими государствами, которые обычно используются в качестве справочного материала, а также имеющие важное значение учебники и журналы по данным вопросам. Важно, чтобы находящиеся в библиотеке документы надлежащим образом обновлялись.

5.3.2 Управлению DASS потребуется вести файлы на каждый аэродром государства, включая сертифицированные аэродромы. В файле каждого сертифицированного аэродрома должны содержаться все данные об этом аэродроме, полученные начиная с этапа выражения заинтересованности в сертификации и кончая этапом выдачи или отказа в выдаче сертификационного документа. Кроме того, в файл должна включаться дополнительная документация и корреспонденция по данному вопросу. Наряду с этим по каждому аэродрому необходимо вести реестр сертификационных документов, а также справочный журнал с указанием сроков выпуска важных писем, форм и номеров сертификационных документов.

5.3.3 Необходимо поддерживать тесное взаимодействие с органом по расследованию и предотвращению авиационных происшествий государства для получения сведений о происшествиях и инцидентах с воздушными судами на аэродромах и вблизи их, которые будут использоваться сотруниками DASS в своей работе.

## 5.4 УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ПЕРСОНАЛОМ

Структура DASS и уровень его укомплектования персоналом будет зависеть от объема выполняемой работы. Возглавлять DASS должно лицо, обладающее необходимыми квалификацией и опытом. Отдел аэродромных стандартов должен быть укомплектован квалифицированными инженерами-строителями и инженерами-

электриками, обладающими опытом в области проектирования, строительства или технического обслуживания аэропортов. Отдел безопасности аэродромов должен быть укомплектован инспекторами по аэродрому. Подробные квалификационные требования, обязанности и функции инспекторов по аэродрому приводятся в п. 5.5.

### 5.5 КВАЛИФИКАЦИЯ, ОБЯЗАННОСТИ И ФУНКЦИИ ИНСПЕКТОРОВ ПО АЭРОДРОМУ

5.5.1 Инспекторами по аэродрому могут быть инженеры (строители или электрики) с необходимым опытом работы в области планирования, эксплуатации и технического обслуживания аэродромов, которые должны обладать прочными знаниями положений тома I Приложения 14 и соответствующих руководств, опубликованных ИКАО, а также действующих в государстве национальных стандартов и практики. Желательно, чтобы инспекторы по аэродрому имели опыт в области летной подготовки и управления аэропортами, а также были осведомлены о современных системах обеспечения безопасности.

5.5.2 Кроме того, ВГА может рассмотреть вопрос о найме на работу лиц, обладающих другими квалификацией, опытом и знаниями, подходящими для выполнения обязанностей инспектора по аэродрому, с учетом соблюдения всех условий, которые оно может поставить в отношении их квалификации, опыта и знаний. Такие лица могут иметь опыт работы в области управления аэропортами, производства полетов или управления воздушным движением. Прохождение обучения соответствующим основам строительства аэродромов, применительно к их инспекции, следует рассматривать как важнейшее требование.

5.5.3 Инспекторы по аэродрому будут предоставлять отчеты главе DASS через руководителя отдела безопасности аэродромов и отвечать за выполнение функций, описанных в пп. 5.2.1–5.2.5. Перед тем, как на инспектора будут возложены обязанности по выполнению всего спектра задач, связанных с инспекцией аэродромов, он должен пройти необходимую подготовку по месту работы.

5.5.4 Типовые обязанности инспектора по аэродрому должны, как минимум, предусматривать:

- a) проведение проверки данных аэродрома, содержащихся в руководстве по аэродрому, включая подробные сведения о:
  - 1) месте размещения аэродрома;
  - 2) названии и адресе эксплуатанта аэродрома;
  - 3) рабочей площади аэродрома;

- 4) объявленной располагаемой дистанции ВПП;
  - 5) наземных аэронавигационных огнях;
  - 6) наземных службах; и
  - 7) уведомлениях о специальных условиях и процедурах, если таковые имеются;
- b) проведение на месте контроля и проверки эксплуатационных процедур аэродрома, охватывающих такие элементы, как:
    - 1) общая система обеспечения безопасности аэродрома;
    - 2) план действий на случай аварийной обстановки на аэродроме и периодические учения по отработке действий личного состава в аварийных ситуациях;
    - 3) спасание и пожаротушение;
    - 4) освидетельствование и техническое обслуживание наземных аэронавигационных огней;
    - 5) опубликование изменений к официально объявленной аэронавигационной информации;
    - 6) предотвращение несанкционированного проникновения лиц на аэродром, в частности на его рабочую площадь, а также защита людей от попадания под реактивную струю или лопасти винта;
    - 7) ежедневная проверка аэродрома эксплуатантом;
    - 8) планирование и выполнение на аэродроме работ по строительству и техническому обслуживанию, в том числе соблюдение требований по безопасности при строительстве;
    - 9) организация деятельности на перроне и управление постановкой на стоянку;
    - 10) управление транспортными средствами, передвигающимися по рабочей площади и в ее окрестностях;
    - 11) мероприятия, проводимые в связи с опасностью, создаваемой живой природой;
    - 12) контроль за поверхностями ограничения препятствий и представление уведомлений;
    - 13) удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться;
    - 14) опасные материалы, включая авиационное топливо;

- 15) защита радиолокационных и навигационных средств; и
- 16) полеты в условиях ограниченной видимости.
- с) проведение на месте проверки и испытания аэродромных средств и оборудования, охватывающих следующие элементы:
- 1) размеры и состояние ВПП, рулежных дорожек, концевых полос торможения, концевых зон безопасности, летных полос и полос рулежных дорожек, боковых полос безопасности и перронов;
  - 2) системы наземных аэронавигационных огней, включая протоколы летных проверок;
  - 3) резервный источник питания;
  - 4) указатели направления посадки и указатели направления ветра, аэродромная маркировка и маркеры;
  - 5) направляющие и предупреждающие знаки на рабочей площади;
  - 6) оборудование, предназначенное для технического обслуживания аэродрома;
  - 7) план удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться;
  - 8) средства управления природопользованием;
  - 9) наличие препятствий на поверхностях ограничения препятствий;
- 10) оборудование для измерения дальности видимости на ВПП;
- 11) наличие опасных огней;
- 12) аварийно-спасательное и противопожарное оборудование;
- 13) топливозаправочные средства; и
- 14) оборудование для измерения коэффициента сцепления колес с поверхностью ВПП.
- d) проведение на аэродромах летной оценки и авиационных исследований:
- организация совместно с отделом производства полетов ВГА и другими необходимыми специалистами летных оценок на аэродромах и проведение авиационных исследований, в том случае и тогда, когда это допускается стандартами и практикой;
- е) обязанности общего характера:
- все прочие функции, относящиеся к сертификации аэродромов, включая прием и обработку документов с выражением заинтересованности в сертификации и заявок на получение сертификационных документов аэродрома; обработка запросов на изменение, передачу или возврат сертификационных документов аэродрома или просьб о выдаче временных сертификатов; представление необходимой информации в САИ; инициирование NOTAM, а также определение соответствующих мер по обеспечению соблюдения правил.

## Добавление 1

# ПРИЛОЖЕНИЕ К ПРАВИЛАМ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ. СВЕДЕНИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ ВКЛЮЧЕНИЮ В РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМУ

### ЧАСТЬ I

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

Информация общего характера, в том числе:

- a) предназначение руководства по аэродрому и круг охватываемых им вопросов;
- b) требования юридического характера к сертификационному документу аэродрома и руководству по аэродрому, предписанные в национальных правилах;
- c) условия использования аэродрома: заявление о том, что в любое время, когда аэродром открыт для взлетов и посадок воздушных судов, он также будет открыт для всех лиц на равных условиях;
- d) имеющаяся система аэронавигационной информации и процедуры опубликования этой информации;
- e) система регистрации операций, выполняемых воздушными судами; и
- f) обязанности эксплуатанта аэродрома.

### ЧАСТЬ 2

#### ДАННЫЕ О РАСПОЛОЖЕНИИ АЭРОДРОМА

Информация общего характера, в том числе:

- a) план аэродрома, на котором показаны главные аэропортовые средства, предназначенные для эксплуатации аэродрома, в частности места расположения каждого указателя направления ветра;
- b) план аэродрома с указанием его границ;
- c) план с указанием расстояния от аэродрома до ближайшего города, населенного пункта и других населенных районов, а также мест размещения всех

аэродромных средств и оборудования, находящиеся за пределами границ аэродрома; и

- d) данные о праве собственности на место расположения аэродрома. В том случае, если в документах о землевладении границы аэродрома не определены, указываются данные о владении или праве на владение земельным участком, на котором расположен аэродром, а также план с указанием границ и места расположения аэродрома.

### ЧАСТЬ 3

#### ДАННЫЕ АЭРОДРОМА, ПОДЛЕЖАЩИЕ ПЕРЕДАЧЕ СЛУЖБЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (САИ)

##### 3.1 ИНФОРМАЦИЯ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

- a) Название аэродрома;
- b) место расположения аэродрома;
- c) географические координаты контрольной точки аэродрома, определенные в системе геодезических координат Всемирной геодезической системы – 1984 (WGS-84);
- d) превышение и волна геоида аэродрома;
- e) волна геоида и превышение каждого порога, превышение конца ВПП и любых точек значительного возвышения или понижения вдоль ВПП, а также наибольшее превышение зоны приземления ВПП, предназначенной для точных заходов на посадку;
- f) расчетная температура воздуха в районе аэродрома;
- g) подробные сведения об аэродромном маяке;
- h) название (имя) эксплуатанта аэродрома, а также адрес и номера телефонов, по которым с ним можно связаться в любое время.

### 3.2 РАЗМЕРЫ АЭРОДРОМОВ И СВЯЗАННАЯ С ЭТИМ ИНФОРМАЦИЯ

Информация общего характера, в том числе:

- a) взлетно-посадочная полоса – истинный азимут, цифровое обозначение, длина, ширина, расположение смещенного порога ВПП, уклон, тип поверхности, тип ВПП, а для ВПП, оборудованной для точных заходов на посадку, – наличие зоны, свободной от препятствий;
- b) длина, ширина и тип поверхности летной полосы, концевых зон безопасности ВПП, концевых полос торможения;
- c) длина, ширина и тип поверхности рулежных дорожек;
- d) тип поверхности перрона и мест стоянки воздушных судов;
- e) длина и профиль земной поверхности полосы, свободной от препятствий;
- f) визуальные средства для схем захода на посадку, а именно: тип системы огней приближения и системы визуальной индикации глиссады (PAPI/APAPI и T-VASIS/AT-VASIS); маркировка и система огней ВПП, рулежных дорожек и перронов, другие визуальные средства ориентации и управления на рулежных дорожках (включая огни мест ожидания у ВПП, промежуточных мест ожидания и линий "стоп") и перронах; расположение и тип системы визуальной стыковки с телескопическим трапом; наличие резервного источника питания для огней;
- g) расположение любых аэродромных мест проверки VOR и их радиочастоты;
- h) расположение и обозначение стандартных маршрутов руления;
- i) географические координаты каждого порога;
- j) географические координаты соответствующих точек осевой линии рулежных дорожек;
- к) географические координаты каждого места стоянки воздушных судов;
- l) географические координаты и превышение вершины существенных препятствий в зонах захода на посадку и взлета; в зоне полетов по кругу и в окрестностях аэродрома. (Эта информация наилучшим образом может быть представлена в виде карт, которые необходимы для подготовки сборников аэронавигационной информации, как указано в Приложениях 4 и 15 к Конвенции);
- m) тип искусственного покрытия и его несущая способность, указанная по методу "классификационное число воздушного судна – классификационное число покрытия (ACN-PCN)";
- n) одна или несколько площадок предполетной проверки высотомеров, установленных на перроне, и их превышение;
- o) объявленные дистанции: располагаемая длина разбега (TORA), располагаемая взлетная дистанция (TODA), располагаемая дистанция прерванного взлета (ASDA), располагаемая посадочная дистанция (LDA);
- p) план удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться: номера телефона/телекса/факса и адрес электронной почты лица, отвечающего за координацию операций, проводимых на аэродроме по удалению воздушного судна, потерявшего способность двигаться, с рабочей зоны или примыкающей к ней зоны, информация о возможностях по удалению воздушного судна, потерявшего способность двигаться, выраженная путем указания самого тяжелого типа воздушного судна, с удалением которого в состоянии справиться аэродромные службы; и
- q) спасание и борьба с пожаром: уровень обеспечиваемой защиты, выраженный с использованием категории аварийно-спасательных и противопожарной служб, которая должна соответствовать самому длинному самолету, который использует данный аэродром, а также типу и количеству огнегасящих веществ, имеющихся, как правило, на аэродроме.

*Примечание. Точность сведений, содержащихся в части 3, имеет критическое значение для безопасности полетов воздушных судов. Сведения, требующие инженерного обследования и оценки, должны собираться и проверяться квалифицированными техническими специалистами.*

## ЧАСТЬ 4

### СВЕДЕНИЯ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПРОЦЕДУРАХ АЭРОДРОМА И МЕРАХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ

#### 4.1 ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ ОБ АЭРОДРОМЕ

Подробные сведения о процедурах уведомления о любых изменениях в информации об аэродроме, указанной в AIP, а также процедуры предоставления запросов на выпуск NOTAM, в том числе:

- a) порядок уведомления ВГА о любых изменениях, а также регистрация уведомлений об изменениях в рабочие и нерабочие часы аэродрома;
- b) фамилии и функции лиц, несущих ответственность за уведомление об изменениях, и номера телефонов для связи с ними как в рабочие, так и нерабочие часы аэродрома; и
- c) указанные ВГА адрес и номера телефонов места, информация об изменениях в котором сообщается в ВГА.

#### **4.2 ДОСТУП НА РАБОЧУЮ ПЛОЩАДЬ АЭРОДРОМА**

Подробные сведения о подлежащих выполнению процедурах, которые были разработаны совместно с агентством, ответственным за предотвращение незаконного вмешательства в деятельность гражданкой авиации на аэродроме и предотвращение несанкционированного проникновения лиц, транспортных средств, оборудования, животных и других предметов на рабочую площадь, в том числе:

- a) функции эксплуатанта аэродрома, эксплуатанта воздушного судна, эксплуатантов с постоянным базированием на данном аэродроме, органов обеспечения безопасности на аэродроме, ВГА и других правительственных учреждений, в зависимости от конкретного случая; и
- b) фамилии и функции сотрудников, ответственных за контролирование доступа на аэродром, а также номера телефонов для связи с ними в рабочее и нерабочее время.

#### **4.3 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ В СЛУЧАЕ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ НА АЭРОДРОМЕ**

Подробные сведения о плане действий на случай аварийной обстановки на аэродроме, в том числе:

- a) планы действий на случай аварийных ситуаций, возникающих на аэродроме или в его окрестностях в результате неисправности воздушного судна в полете, пожаров в зданиях, диверсий, включая угрозу взрыва (воздушных судов или зданий), незаконного захвата воздушных судов, а также план действий на случай инцидентов в аэропорту, охватывающий мероприятия "в ходе аварийной ситуации" и "после аварийной ситуации";
- b) подробные сведения об испытаниях аэродромных средств и оборудования, которые должны использоваться в аварийной обстановке, включая данные о частоте проведения таких испытаний;
- c) подробные сведения об учениях, проводимых с целью проверки планов на случай аварийной

обстановки, включая данные о частоте проведения таких учений;

- d) перечни организаций, агентств и наделенных соответствующими полномочиями лиц как на территории аэропорта, так и вне его, для выполнения на месте необходимых функций, их номера телефонной и факсимильной связи, адреса электронной почты и SITA, а также частоты радиосвязи их служб;
- e) положение о создании комитета по чрезвычайным обстоятельствам на аэродроме, призванного организовывать обучение и вести другие подготовительные работы на случай возникновения аварийных ситуаций; и
- f) положение о назначении руководителя, ответственного за проведение на месте всех операций в случае возникновения чрезвычайной обстановки.

#### **4.4 СПАСАНИЕ И ПОЖАРОТУШЕНИЕ**

Данные о средствах, оборудовании, персонале и процедурах в части их соответствия требованиям, предъявляемым в области спасания и пожаротушения, включая имена и функции лиц, несущих ответственность за деятельность аварийно-спасательных и противопожарных служб на аэродроме.

*Примечание. Этот вопрос также должен быть подробно освещен в плане действий на случай аварийной обстановки на аэродроме.*

#### **4.5 ИНСПЕКЦИОННАЯ ПРОВЕРКА ЭКСПЛУАТАНТОМ АЭРОДРОМА РАБОЧЕЙ ПЛОЩАДИ АЭРОДРОМА И ПОВЕРХНОСТИ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРЕПЯТСТВИЙ**

Сведения о процедурах инспекционной проверки рабочей площади аэродрома и поверхностей ограничения препятствий, включая данные по следующим позициям:

- a) порядок проведения инспекционных проверок, включая измерение коэффициента сцепления и толщины слоя воды на ВПП и рулежных дорожках в урочное и внеурочное время эксплуатации аэродрома;
- b) организация взаимодействия с органами управления воздушного движения в ходе проведения обследования и необходимые для этого средства связи;
- c) порядок хранения журнала проведения проверок и его местонахождение;
- d) подробные сведения о сроках и интервалах проведения инспекционных проверок;

- e) контрольный перечень проведения инспекционной проверки;
- f) порядок представления результатов инспекционной проверки и принятия надлежащих последующих мер, направленных на устранение опасных условий; и
- g) имена и функции лиц, ответственных за проведение инспекционной проверки, и их номера телефонов для связи в рабочие и нерабочие часы.

#### **4.6 ВИЗУАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ АЭРОДРОМА**

Сведения о процедурах проверки и технического обслуживания аэронавигационных огней (включая светоограждение препятствий), знаков, маркеров и аэродромных электрических систем, включая информацию о:

- a) порядке проведения проверок в урочные и внеурочные часы эксплуатации аэродрома и контрольные перечни этих проверок;
- b) порядке регистрации результатов проведения проверок и предпринятия последующих действий, направленных на устранение выявленных недостатков;
- c) порядке проведения регулярного технического обслуживания и технического обслуживания в аварийных ситуациях;
- d) порядке использования резервных источников электроснабжения, если таковые имеются, а также сведения о любых других методах устранения частичных или общих отказов системы; и
- e) фамилиях и функциях лиц, ответственных за проверку и техническое обслуживание систем огней, а также номера телефонов для связи с этими лицами в рабочее и нерабочее время.

#### **4.7 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ РАБОЧЕЙ ПЛОЩАДИ**

Сведения о средствах и процедурах технического обслуживания рабочей площади, по следующим позициям:

- a) порядок технического обслуживания площадей с искусственным покрытием;
- b) порядок технического обслуживания ВПП и рулежных дорожек, не имеющих искусственного покрытия;
- c) порядок технического обслуживания летных полос и полос рулежных дорожек;

- d) порядок технического обслуживания дренажной системы аэродрома.

#### **4.8 БЕЗОПАСНОЕ ПРОВЕДЕНИЕ РАБОТ НА АЭРОДРОМЕ**

Сведения о процедурах планирования и безопасного проведения работ по строительству и техническому обслуживанию (включая работы, которые могут проводиться по первому требованию) на рабочей площади аэродрома и в ее окрестностях, которые могут выполняться выше поверхности ограничения препятствий, включая информацию о:

- a) организации связи с органами управления воздушным движением в ходе выполнения таких работ;
- b) фамилиях, номерах телефонов и функциях лиц и организаций, ответственных за планирование и выполнение таких работ, а также об организации связи с этими лицами и организациями в любое время;
- c) фамилиях и номерах телефонов лиц для связи в рабочее и нерабочее время с эксплуатантами, имеющими постоянное базирование на данном аэродроме, агентами по наземной обработке и эксплуатантами воздушных судов, которые должны быть осведомлены о проведении таких работ;
- d) распространении, по необходимости, перечня планов проведения таких работ.

#### **4.9 ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПЕРРОНЕ**

Сведения о процедурах организации деятельности на перроне, в том числе:

- a) договоренности между органами управления воздушным движением и органом, занимающимся организацией деятельности на перроне;
- b) распределении мест стоянки воздушных судов;
- c) порядке запуска двигателей и обеспечении выдачи разрешения на буксировку воздушных судов;
- d) службе, регулирующей движение воздушных судов на земле; и
- e) службе сопровождения.

#### **4.10 ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРРОНЕ**

Процедуры обеспечения безопасности на перроне, включая:

- a) защиту лиц от воздействия реактивной струи;
  - b) обеспечение выполнения мер предосторожности в ходе операций по заправке воздушных судов топливом;
  - c) уборку перрона;
  - d) очистку перрона;
  - e) порядок передачи донесений о происшествиях и инцидентах на перроне; и
  - f) организацию проверок, направленных на соблюдение всем работающим на перроне персоналом положений по обеспечению безопасности.
- b) контролирования препятствий в рамках полномочий эксплуатанта;
  - c) контролирования высоты зданий или конструкций в пределах границ поверхностей ограничения препятствий;
  - d) ведение контроля за новым строительством в окрестностях аэродрома; и
  - e) уведомления ВГА о характере и месте расположения препятствий, а также о любом последующем появлении или устранении препятствий, с тем чтобы оно могло принять необходимые меры, включая внесение изменения в сборники САИ.

#### **4.11 УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЕ**

Сведения о процедурах управления наземными транспортными средствами, действующими на рабочей площадке или в ее окрестностях, включая информацию о:

- a) применяемых правилах движения (включая ограничение скорости и средства обеспечения выполнения правил); и
- b) системе выдачи водительских прав на эксплуатацию транспортных средств на рабочей площадке.

#### **4.12 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ В СВЯЗИ С ОПАСНОСТЬЮ, СОЗДАВАЕМОЙ ЖИВОЙ ПРИРОДОЙ**

Сведения о процедурах по борьбе с опасностью, создаваемой наличием птиц или млекопитающих на пути движения воздушных судов в полете или на рабочей площадке, включая информацию о:

- a) мероприятиях по оценке опасности, создаваемой живой природой;
- b) мероприятиях по реализации программы по борьбе с опасностью, создаваемой живой природой; и
- c) фамилиях и функциях лиц, ответственных за проведение работ в этой области, а также их номера телефонов для связи с ними в рабочее и нерабочее время.

#### **4.13 КОНТРОЛИРОВАНИЕ ПРЕПЯТСТВИЙ**

Сведения о процедурах, предназначенных для:

- a) контролирования поверхностей ограничения препятствий и карты аэродромных препятствий типа А в части препятствий, находящихся на взлетной поверхности;

#### **4.14 УДАЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ПОТЕРЯВШИХ СПОСОБНОСТЬ ДВИГАТЬСЯ**

Сведения о процедурах удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться на рабочей площадке, или непосредственной близости от нее, в том числе:

- a) функциях эксплуатанта аэродрома и держателя регистрационного удостоверения воздушного судна;
- b) порядке уведомления держателя регистрационного удостоверения воздушного судна;
- c) порядке взаимодействия с органами управления воздушным движением;
- d) порядке получения оборудования и необходимого персонала для удаления воздушного судна, потерявшего способность двигаться; и
- e) фамилиях, функциях и номерах телефонов лиц, отвечающих за организацию работ по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться.

#### **4.15 ОБРАЩЕНИЕ С ОПАСНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ**

Сведения о процедурах безопасного обращения с опасными материалами на аэродроме и их хранения, включая информацию об:

- a) организации на аэродроме специальных зон, предназначенных для хранения легковоспламеняющихся жидкостей (включая авиационное топливо), и любых других опасных материалов; и
- b) установленных методах доставки, хранения и обработки опасных материалов, а также освобождения от них.



*Примечание. К опасным материалам относятся легко-воспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, коррозионные жидкости, сжатые газы, а также намагнитенные или радиоактивные материалы. Мероприятия, проводимые при обнаружении случайной утечки или просыпки опасных материалов, должны быть включены в план мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме.*

#### **4.16 ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМА В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ**

Сведения о процедурах, которые должны вводиться в случае эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости, в том числе выполняющихся по мере необходимости процедурах измерения дальности видимости на ВПП и передачи данных о ней, а также фамилии лиц, отвечающих за измерение дальности видимости на ВПП, и номера их телефонов для связи в рабочее и нерабочее время.

#### **4.17 ЗАЩИТА МЕСТ РАСПОЛОЖЕНИЯ РАДИОЛОКАЦИОННЫХ И НАВИГАЦИОННЫХ СРЕДСТВ**

Сведения о процедурах защиты мест расположения радиолокационных и радионавигационных средств, установленных на аэродроме, в целях обеспечения их надлежащего функционирования, включая информацию о:

- a) организации контроля за деятельностью, осуществляемой в окрестностях установки радиолокационных и навигационных средств;
- b) порядке наземного технического обслуживания, проводимого в окрестностях установки этих средств; и
- c) порядке поставки и установки знаков, предупреждающих об опасном микроволновом излучении.

*Примечание 1. Для каждой категории в процедурах должно быть в письменном виде ясно и точно указано:*

- когда или в каких обстоятельствах необходимо применять ту или иную эксплуатационную процедуру;
- каким образом необходимо инициировать эксплуатационную процедуру;
- какие меры необходимо применять;
- какие лица должны принимать эти меры; и
- оборудование, необходимое для реализации этих мер, и доступ к такому оборудованию.

*Примечание 2. В том случае, если упомянутые выше процедуры не имеют отношения к данному конкретному случаю или не применяются к нему, то необходимо указать причины, по которым это имеет место.*

## **ЧАСТЬ 5**

### **АДМИНИСТРАЦИЯ И СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМА**

#### *Администрация аэродрома*

Сведения об администрации аэродрома, в том числе:

- a) организационной структуре аэропорта, с указанием фамилий и должностей основных сотрудников, включая их обязанности;
- b) фамилии, должности и номере телефона лица, несущего всю ответственность за безопасность на аэродроме; и
- c) аэропортовых комитетах.

#### *Система обеспечения безопасности (SMS)*

Сведения о системе обеспечения безопасности, установленной с целью обеспечения соблюдения всех правил безопасности, а также постоянного улучшения состояния безопасности, основными элементами которой являются:

- a) политика в области безопасности применительно к процессу обеспечения безопасности и ее взаимосвязь с процессами эксплуатации и технического обслуживания;
- b) структура или организация SMS, включая укомплектование персоналом и распределение индивидуальной или групповой ответственности за решение вопросов, связанных с безопасностью;
- c) стратегия и планирование в области SMS, включая установление целевых показателей безопасности, распределение приоритетов реализации соответствующих инициатив, а также создание условий для уменьшения опасности до практически обоснованного уровня с учетом выполнения требований Стандартов и Рекомендуемой практики тома I Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, а также национальных правил, стандартов, соответствующих положений и распоряжений;
- d) реализация SMS, включая средства, методы и процедуры эффективной передачи сообщений, касающихся безопасности, и обеспечение выполнения требований, касающихся безопасности;

- e) система определения критических с точки зрения безопасности областей, требующих более высокой целостности обеспечения безопасности (программа мер в области обеспечения безопасности) и предпринятие в этом отношении соответствующих действий;
  - f) меры, способствующие безопасности и предотвращению происшествий, а также система защиты от опасности, предусматривающая анализ и разбор происшествий, инцидентов, жалоб, недостатков, ошибок, несоответствий и отказов, а также постоянный контроль за состоянием безопасности;
  - g) система анализа и внутренних проверок состояния безопасности, в рамках которой подробно рассматриваются системы и программы контроля качества реализации мер по обеспечению безопасности;
  - h) система оформления документов на все средства аэропорта, связанные с обеспечением безопасности, и регистрации данных об эксплуатации и техническом обслуживании аэропортов, включая информацию по проектированию и сооружению поверхностей с искусственным покрытием и аэродромных огней. Такая система должна обеспечивать беспрепятственный поиск необходимых данных, включая карты;
  - i) обучение и квалификация персонала, в том числе рассмотрение и оценка достаточности подготовки персонала в части выполнения им обязанностей, связанных с обеспечением безопасности, а также системы аттестации для проверки уровня квалификации; и
  - j) включение в контракты на выполнение на аэродроме строительных работ положений, касающихся безопасности, и обеспечение их выполнения.
-

## Добавление 2

# ОБРАЗЕЦ ЗАЯВКИ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРТИФИКАЦИОННОГО ДОКУМЕНТА АЭРОДРОМА\*

### Заявка на получение лицензии на эксплуатацию аэродрома

#### 1. Сведения о подателе заявки

Имя и фамилия:	.....
Адрес:	.....
	..... Почтовый код: .....
Занимаемая должность:	.....
Телефон:	..... Факс: .....

#### 2. Данные о месте расположения аэродрома

Название аэродрома:	.....
Описание объекта недвижимости:	.....
.....	.....
или	
Географические координаты контрольной точки аэродрома (ARP):	.....
или	
Направление и удаление от ближайшего города или населенного района:	.....
.....	.....

#### 3. Является ли податель заявки владельцем места расположения аэродрома?

<input type="checkbox"/> Да	<input type="checkbox"/> Нет
Если "нет", то представьте:	
а) подробные сведения о правах, имеющих силу в отношении этого участка; и	
б) фамилию и адрес владельца этого участка, а также письменное подтверждение получения разрешения на использование этого участка подателем заявки в качестве аэродрома.	

\* Воспроизводятся с разрешения полномочного органа по безопасности полетов Австралии (CASA).

**4. Укажите самый крупный тип воздушного судна, предполагаемого для использования на данном аэродроме:**

..... ..... .....
-------------------------

**5. Будет ли аэродром использоваться для выполнения регулярных пассажирских перевозок?**

<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет
--

**6. Подробные сведения, которые должны быть приведены в лицензии на эксплуатацию аэродрома**

Название аэродрома: .....
Эксплуатант аэродрома: .....

<p>[От лица эксплуатанта аэродрома, указанного выше*], настоящим обращаюсь за получением лицензии на эксплуатацию аэродрома.</p> <p>*Исключить, если это неприменимо к данному случаю.</p> <p style="text-align: right;">Подпись: .....</p> <p>Мои полномочия действовать от лица заявителя заключаются в:</p> <p>..... ..... .....</p> <p>Фамилия лица, делающего такое заявление: .....</p> <p style="text-align: right;">Дата: .../.../...</p>
---

**Информация:**

1. Как составную часть заявки, необходимо представить два экземпляра руководства по аэродрому, подготовленного в соответствии с установленными правилами и операциями воздушных судов, которые предполагается выполнить на данном аэродроме.
2. Заявка должна быть представлена в ближайшее бюро CASA.
3. Для покрытия расходов на обработку этой заявки будет взиматься определенный сбор. CASA не будет предпринимать никаких действий по оценке данной заявки до получения оплаты.
4. В отношении всех сведений, содержащихся в данной заявке, может быть затребовано письменное подтверждение.

\_\_\_\_\_

## Добавление 3

# АВИАЦИОННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

### ЦЕЛЬ ИССЛЕДОВАНИЙ

Авиационное исследование проводится с целью оценки влияния отступлений от аэродромных стандартов, изложенных в томе I Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, и национальных правил, представления альтернативных средств обеспечения безопасности полетов воздушных судов, оценки эффективности каждой альтернативы и рекомендации процедур, позволяющих компенсировать эти отступления.

### ПРИМЕНИМОСТЬ

Авиационное исследование может проводиться в тех случаях, когда аэродромные стандарты не могут быть соблюдены в результате развития. Такое исследование наиболее часто проводится в ходе разработки плана нового аэропорта или в ходе сертификации существующего аэродрома.

*Примечание. Авиационные исследования можно не проводить в случаях отступления от стандартов, если это конкретно не рекомендовано в томе I Приложения 14.*

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Авиационное исследование представляет собой исследование авиационной проблемы для определения пути ее возможных решений и выбора приемлемого решения, не приводящего к ухудшению безопасности.

### ТЕХНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

Технический анализ дает обоснование правомерности отступления от стандарта на том основании, что в этом случае будет обеспечиваться эквивалентный уровень безопасности за счет использования других средств.

Анализ, как правило, приводится в тех случаях, когда расходы на решение проблемы, обусловливающей нарушение стандарта, являются чрезмерными, но отрицательное влияние этой проблемы на безопасность полетов может быть нейтрализовано посредством использования некоторых процедурных средств, предлагающих реальные и обоснованные решения.

При проведении технического анализа инспекторы будут использовать свой практический опыт и специальные знания. Кроме того, они могут проконсультироваться с другими специалистами в соответствующих областях. При рассмотрении в рамках процесса утверждения отступления от стандарта альтернативных процедур необходимо учитывать ориентированные на обеспечение безопасности правила сертификации аэродромов и применяемые стандарты таким образом, чтобы не исказить смысл данных правил.

### УТВЕРЖДЕНИЕ ОТСТУПЛЕНИЙ ОТ СТАНДАРТОВ

В ряде случаев единственно обоснованным средством обеспечения эквивалентного уровня безопасности является применение соответствующих процедур и выставление в качестве условия сертификации требования о том, что в соответствующих сборниках САИ будет опубликована необходимая предупреждающая информация.

Определение необходимости предупреждения будет главным образом основываться на двух следующих соображениях:

- a) потребности пилота в получении информации о потенциально опасных условиях; и
- b) ответственности ВГА за опубликование отступлений от стандартов, которые, в противном случае, будут браться в расчет в рамках статуса сертификата.

## Добавление 4

### ОБРАЗЕЦ СЕРТИФИКАЦИОННОГО ДОКУМЕНТА АЭРОДРОМА\*

#### СЕРТИФИКАТ АЭРОПОРТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

---

СЕРТИФИКАТ №

---

НАЗВАНИЕ АЭРОПОРТА

---

ШИРОТА/ДОЛГОТА

Настоящий сертификат аэропорта выдан Министром в соответствии с частью III *Канадских авиационных правил* на основании *Авиационного акта* и уполномочивает эксплуатанта, упомянутого в утвержденном Руководстве по эксплуатации аэропорта, осуществлять эксплуатацию данного аэропорта.

Министр может в любое время приостановить или прекратить действие настоящего сертификата аэропорта в случае невыполнения эксплуатантом аэропорта положений, указанных в упомянутом акте и правилах, или в силу других оснований, указанных в этом акте.

Настоящий сертификат действует при соблюдении всех условий, указанных министром согласно разделу 302.03(3) Правил и изложенных в утвержденном Руководстве по эксплуатации аэропорта.

Настоящий сертификат не подлежит передаче и остается в силе до тех пор, пока не передан, временно не отменен или аннулирован.

---

МИНИСТР ТРАНСПОРТА

---

ДАТА ВЫДАЧИ СЕРТИФИКАТА

---

---

\* Воспроизводится с разрешения министерства транспорта Канады.

## Добавление 5

### ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ТИПОВОГО УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМОВ И АЭРОДРОМНЫХ СТАНДАРТОВ



## Добавление 6

### СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

#### ПУБЛИКАЦИИ ИКАО

Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300).

Приложение 3 "Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации".

Приложение 4 "Аэронавигационные карты".

Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения".

Приложение 14 "Аэродромы"  
Том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов".

Приложение 15 "Службы аэронавигационной информации".

Приложение 16 "Охрана окружающей среды"  
Том I "Авиационный шум".

Приложение 17 "Безопасность".

Руководство по аэропортовым службам (Doc 9137)

Часть 1. "Спасание и борьба с пожаром".

Часть 2. "Состояние поверхности покрытия".

Часть 3. "Создаваемая птицами опасность и методы ее снижения".

Часть 5. "Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться".

Часть 6. "Контролирование препятствий".

Часть 7. "Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту".

Часть 8. "Эксплуатационные службы аэропорта".

Часть 9. "Практика технического обслуживания аэропортов".

Руководство по системам управления наземным движением и контроля за ним (SMGCS) (Doc 9476).

Руководство по проектированию аэродромов (Doc 9157)

Часть 1. "Взлетно-посадочные полосы".

Часть 2. "Рулежные дорожки, перроны и площадки ожидания".

Часть 3. "Покрытия".

Часть 4. "Визуальные средства".

Руководство по проектированию аэропортов (Doc 9184)

Часть 1. "Генеральное планирование".

Часть 2. "Использование земельных участков и контроль над окружающей средой".

Руководство по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84) (Doc 9674).

#### ПРОЧИЕ ПУБЛИКАЦИИ

Civil Aviation Authority Australia, *Applying for an Aerodrome Licence*, (CAAP 89B-1 (0)).

Civil Aviation Authority Australia, *Safety Regulations of Aerodromes Used in Regular Public Transport: an Overview* (CAAP 89-1 (0)).

Civil Aviation Authority, UK, *Licensing of Aerodromes*, Oct. 1990.

Civil Aviation Department, Hong Kong, *Aerodrome Licensing Requirement Document*.

Civil Aviation Safety Authority, Australia, *Manual of Aerodrome Procedures*.

Commonwealth of Australia, *Civil Aviation Regulations*, 1988 – Amendment No 1 – December 1998, Part 1X A – *Aerodromes*, Reproduced by Civil Aviation Authority Australia.

Transport Canada, Aviation, *Canadian Regulations Respecting Airports* (Air Regulations, Series III, No 2).

Transport Canada, Aviation, *Procedures for the Certification of Aerodromes as Airports*, Second Edition, March 1991.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Airport Certification Program Handbook*, October 7, 1994.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Federal Aviation Regulations – Part 139 – Certification and Operations: Land Airport Serving Certain Air Carriers*, November 1996.

– КОНЕЦ –



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

*Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".*

**Международные стандарты и Рекомендуемая практика** принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

**Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)** утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

**Дополнительные региональные правила (SUPPS)** имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

---

*В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.*

**Технические руководства** содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

**Аэронавигационные планы** конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

**Циркуляры ИКАО** содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

---

© ИКАО 2001  
10/01, R/P1/250

Заказ № 9774  
Отпечатано в ИКАО