



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Совершенствование Стандартов ИКАО
Пункт 20 повестки дня. Повышение эффективности ИКАО

ГАРМОНИЗАЦИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРОЦЕСС РАЗРАБОТКИ СТАНДАРТОВ

[Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)]

ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ РЕЗЮМЕ

Традиционно процессы, связанные с реализацией всех этапов - от определения задачи в технической программе работы до публикации стандарта, рекомендуемой практики, процедуры или инструктивного материала, могут занимать несколько лет. На внедрение таких нормативных положений также может уходить немало времени. Длительный характер данного процесса зачастую приводит к утрате выгод как в сфере обеспечения безопасности, так и в сфере экономики. Кроме того, технологии постоянно развиваются и региональные инициативы часто опережают стандарты.

Установление приоритетности и конкретизация решений с учетом их взаимосвязей и долгосрочных последствий может способствовать принятию более согласованных, безопасных и рентабельных решений.

Понимая, насколько полезным может оказаться применение технологий для региональных и местных инициатив, очень важно добиваться, чтобы глобальный замысел эксплуатационной концепции ОрВД и глобальный аэронавигационный план служили руководящим принципом высокого уровня, и обеспечивать разработку SARPS таким способом, который соответствовал бы данным концепциям. Все SARPS должны быть частью единого и согласованного глобального решения, отвечающего общей цели глобальной гармонизации.

В настоящем документе Ассамблее предлагается признать необходимость гармонизации, приоритизации и ускорения принятия SARPS ИКАО таким образом, который позволял бы осуществлять такие ключевые программы, как глобальный план и эксплуатационная концепция ОрВД, без задержек или конфликтующих системных стандартов, с учетом при этом необходимости поддержания надлежащего уровня безопасности полетов.

¹ Перевод на все языки выполнен в ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В преамбуле к Чикагской конвенции содержится следующее положение: "...ПОЭТОМУ нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично ...".

1.2 Традиционно процессы, связанные с реализацией всех этапов - от включения задачи в техническую программу работы до публикации стандарта, рекомендуемой практики, процедуры или инструктивного материала, могут занимать несколько лет и требовать значительных затрат ресурсов со стороны ИКАО, а также государств и международных организаций. При этом очень важно правильно организовать планирование с учетом предусмотренной окончательной схемы и надлежущей переходной фазы, чтобы обеспечить приемлемые расходы для отрасли воздушного транспорта как в плане производственных мощностей, так и в плане эффективности.

1.3 После COM/OPS/95 появились дублирующие друг друга стандарты для будущей системы связи, в результате чего государствам и отрасли пришлось затратить порядка нескольких млрд. долл. США на определение концепции системы и соответствующие разработки, которые не стали глобальными или эффективными решениями или наиболее рациональным путем создания в будущем безопасной и эффективной системы ОрВД. Такие технологии способны обеспечить улучшение связи по сравнению с существующими аналоговыми речевыми средствами связи и системами передачи данных, однако несогласованность разработок препятствует выполнению основного требования о создании глобальной, гармонизированной и единой системы. Это приводит к дублированию работы и к излишним затратам.

1.4 Если бы были внедрены все стандартизированные конкурирующие между собой системы, то в результате возросли бы расходы международных авиакомпаний, связанные с сертификацией, подготовкой персонала и техническим обслуживанием, и, кроме того, понизился бы уровень безопасности полетов по причине появления излишне большого числа бортовых систем. Потребность в установке дублирующих систем будет означать провал попыток их стандартизации.

1.5 ИАТА рекомендует учредить процесс для обеспечения того, чтобы дублирующие системные стандарты не стимулировали потенциальную фрагментацию. Основными руководящими принципами должны стать цели Эксплуатационной концепции, глобального аэронавигационного плана и надлежущей "дорожной карты" внедрения системы ОрВД. Они должны образовать рамки разработки стандартов и внедрения систем. В качестве одного из приоритетов следует рассмотреть последствия расходов и потребности сообщества пользователей воздушного пространства.

1.6 Следует установить приводимые ниже руководящие принципы в целях обеспечения эффективного внедрения стандартов ОрВД и вспомогательной инфраструктуры средств связи, навигации, наблюдения и управления информацией:

- a) SARPS должны быть основаны на объективных и прозрачных критериях, таких как глобальная однородность, гармонизация и возможность обеспечения требуемых видов обслуживания;
- b) SARPS не должны быть более обременительными, чем необходимо для обеспечения требуемого уровня эффективности и качества обслуживания;
- c) в случае внедрения технологий SARPS не должны чрезмерно ограничивать эксплуатационные альтернативы, выбор видов использования или поставщиков оборудования.

1.7 ИАТА признает, что следует внедрить некоторые процессы, чтобы обеспечивать надежность стандартов и процедур и возможность их глобальной применимости, но при этом следует принять меры по управлению данными процессами и их упорядочению для обеспечения причитающихся выгод от внедрения эксплуатационной концепции ОрВД.

1.8 Установление приоритетности или конкретизацию решений необходимо проводить с полным пониманием существующих между ними взаимосвязей и воздействия на глобальное сообщество пользователей, чтобы избежать дисгармонизации, появления многочисленных видов бортового оборудования, излишней сложности, неэффективности и ненужных затрат. Приоритезация задач будущей программы работы ИКАО и вытекающие из нее региональные аэронавигационные планы должны быть основаны на эксплуатационной концепции ОрВД и Глобальном плане и непосредственно связаны с ними.

1.9 Добившись хороших результатов в решении нормативных вопросов процесса разработки стандартов, ИКАО должна обратить теперь основное внимание на приоритезацию задач с учетом эксплуатационной концепции, Глобального плана и необходимости своевременного и экономически эффективного внедрения этих стандартов.

2. РЕКОМЕНДАЦИИ

2.1 **Ассамблее** предлагается рекомендовать, чтобы:

- a) приоритезация задач ТПР и вытекающие SARPS были гармонизированы и определялись эксплуатационной концепцией ОрВД и Глобальным планом, с должным учетом необходимости сохранения надлежащего уровня безопасности;
- b) ИКАО приняла приводимые ниже критерии в качестве руководящих принципов будущих разработок:
 - i) SARPS должны быть основаны на объективных и прозрачных критериях, таких как глобальная однородность, гармонизация и возможность обеспечения требуемых видов обслуживания;
 - ii) SARPS не должны быть более обременительными, чем необходимо для обеспечения требуемого уровня эффективности и качества обслуживания;
 - iii) в случае внедрения технологий SARPS не должны чрезмерно ограничивать эксплуатационные альтернативы, выбор видов использования или поставщиков оборудования.