



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

Пункт 6 повестки дня. **Направление будущей работы**
6.1 **Планы и методика внедрения**

ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Блочная модернизация авиационной системы (ASBU), представленная в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП), представляет собой комплексный подход к решению проблем пропускной способности воздушного пространства, охраны окружающей среды и рентабельности на период по 2030 год. Поскольку процессы перехода и внедрения новых концепций продолжают создавать требующие решения проблемы, необходимо уделять аналогичное внимание процессу разработки основы обеспечения безопасности полетов на региональном и глобальном уровнях и согласованию всех соответствующих аспектов.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для того, чтобы блочная модернизация авиационной системы (ASBU) способствовала созданию будущих аэронавигационных систем, как предусматривается Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП) и соответствующими эксплуатационными концепциями, необходимо создать прочную основу обеспечения безопасности полетов не только в пределах государств, как требуют системы управления безопасностью полетов, но также и на уровне регионов. Создание такой основы потребует от государств и других заинтересованных сторон нового, небывалого ранее уровня сотрудничества. Необходимо будет принимать решения по вопросам расчета и оценки показателей деятельности системы (до и после блочной модернизации); по принципам контроля со стороны международного сообщества за соблюдением требований; определить ответственных за сбор и статистический анализ данных; разработать показатели безопасности полетов и эффективности; создать механизм включения этих данных в процесс разработки соответствующих глобальных стандартов. Для решения этих и других вопросов необходимо наличие соответствующей структуры.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 В основе обеспечения безопасности лежит ряд компонентов, включая руководящий орган, региональную систему отчетности, контроль за соблюдением требований и статистический анализ.

2.2 Руководящие органы должны определять условия эксплуатационного обслуживания и ожидаемые результаты, которые обеспечивают безопасность полетов на региональном/глобальном уровне; позволяют оптимизировать использование существующих возможностей за счет реализации наземных решений; сводят воедино стандарты связи и наблюдения; обеспечивают внедрение средств связи и наблюдения на основе характеристик в рамках процедурного воздушного пространства; обеспечивают мониторинг процесса внедрения и показателей эффективности новых технологий и процедур; способствуют упрощению процесса обслуживания воздушного движения, готовности эксплуатанта, общих процедур для диспетчеров и экипажей; способствуют упрощению глобального обмена информацией и пр.

2.3 В той или иной степени эти вопросы решаются на региональном уровне группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG). Однако группы регионального планирования и осуществления проектов были созданы в то время, когда большая часть авиационной системы находилась под управлением государственных регламентирующих органов, а сегодня существует новая динамичная реальность, когда многие государства отделили функцию предоставления аэронавигационного обслуживания от регламентирующей функции. Также следует признать рост числа разнообразных заинтересованных сторон, некоторые из которых являются коммерческими предприятиями – поставщиками коммуникационного обслуживания, которые оказывают услуги не только в области авиации и не зависят от авиации для осуществления своей деятельности. Необходимо проанализировать, насколько их бизнес-планы отвечают потребностям авиационного сообщества. Следовательно, необходима большая степень сотрудничества со всеми поставщиками обслуживания, регламентирующими органами и отраслью.

2.4 Государствам и заинтересованным сторонам необходимо определить объем требующейся поддержки с учетом развития парка воздушных судов, операций и технологий в свете перехода на глобально совместимую систему аэронавигации, предусматриваемую ГАНП. В частности, государствам необходимо обеспечить, чтобы в составе PIRG обеспечивалось надлежащее соотношение персонала по вопросам регламентирующего контроля, персонала авиаперевозчиков, служб аэронавигационного обслуживания, а также персонала, обладающего специальными навыками, включая связь, наблюдение, математику и навигацию. Даже сравнительно богатые регионы иногда испытывают трудности с финансированием таких предприятий, а задача укомплектования их надлежащими специалистами является еще более сложной.

2.5 Необходима надежная региональная система отчетности. Государства-поставщики обслуживания воздушного движения должны обеспечить создание надлежащей системы отчетности. Данные таких отчетов должны готовиться на региональной основе и использоваться для информирования о решениях государств, касающихся введения мер защиты или внедрения новых процессов, процедур, оборудования, обучения или технологий. Такая информация также будет использоваться для передачи информации о решениях государства относительно принятия ASBU и ее поддержки после внедрения. Региональные отчетные органы, которые были созданы для сбора данных на региональной основе в целях контроля за воздушным пространством с уменьшенными минимумами вертикального эшелонирования, в настоящее время проводят такую

работу, но им потребуется больше ресурсов для того, чтобы осуществлять деятельность, связанную с ASBU.

2.6 Необходимым условием любого успешного интеграционного процесса является тщательно продуманная программа контроля за соблюдением требований. Контроль за соблюдением требований способствует обнаружению снижения качества технологии, процесса или процедуры, позволяя предпринять действия по исправлению недостатков и обеспечить работу системы в соответствии с планом. Такая постоянная работа продолжается в течение периода использования технологий, процесса или процедур в области авиации. В отсутствие эффективной программы контроля за соблюдением требований пользователи не могут полагаться на технологию процесса или процедуру, а также не могут в полном объеме воспользоваться результатами своих инвестиций.

2.7 Насколько безопасным является воздушное пространство? Правильная классификация сообщений о происшествиях имеет такое же важное значение, как и надежные математические и статистические рекомендации, относящиеся к постоянному контролю за уровнем безопасности полетов путем оценки риска столкновения. Группа PIRG Североатлантического региона, Аналитическая группа и Рабочая группа математиков проводят такую работу. Им также, вероятно, потребуются дополнительные ресурсы для выполнения работы в целях ASBU.

2.8 Регламентирующим органам также придется изыскивать дополнительные бюджеты и ресурсы, связанные с деятельностью по ASBU. Помимо привлечения ресурсов для выполнения описанной выше деятельности им потребуется разработать ответственные и адекватные методы признания работы в области безопасности полетов, проводимой другими государствами. Регламентирующим органам потребуется региональный, если не глобальный план, если они намерены упростить деятельность в области авиации, а не стать препятствием на ее пути.

2.9 В общих словах, нам необходимо иметь возможность трансформировать данные, полученные в результате каких-либо происшествий, в превентивные действия. Нам необходимо признавать появление новых заинтересованных сторон и включать их в процесс принятия решений. Нам необходимо обеспечить условия для постоянного обучения и совершенствования. Поэтому нам необходимо проанализировать состав и структуру таких региональных групп, чтобы обеспечить наличие у них достаточных ресурсов, а также предложить им соответствующий круг полномочий, методы работы, состав участников и распределение функций для успешной разработки, внедрения, поддержания и постоянного совершенствования стратегий и процессов, направленных на обеспечение безопасности полетов при повышении пропускной способности и повышении эффективности. Отправной точкой следует считать расширение государственной поддержки групп PIRG; расширение роли и более активное использование региональных агентств по мониторингу; предоставление отчетности о различных происшествиях и событиях; расширение содержания отчетов о происшествиях; и контроль за соблюдением требований систем связи, навигации и наблюдения.

3. **ВЫВОД**

3.1 Авиационному сообществу необходим форум для обсуждения вопросов планирования, финансирования и привлечения ресурсов для создания основы безопасности полетов, а также для создания основы для успешного внедрения ASBU. Исходя из этого, Конференции предлагается согласиться с представленной ниже рекомендацией.

4. **РЕКОМЕНДАЦИЯ**

4.1 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 6/х. Основа обеспечения безопасности полетов

ИКАО предлагается включить данный вопрос в повестку дня следующей Ассамблеи в целях получения плана от заинтересованных сторон, определяющего перечень вопросов, финансирование, разработку основы обеспечения безопасности полетов, которая обеспечит успех блочной модернизации авиационной системы.

— КОНЕЦ —