



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.3. Другие вопросы реализации

ДАЛЬНЕЙШЕЕ ВНЕДРЕНИЕ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ ИКАО

(Представлено Канадой и Австралией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе: 1) отмечается важный прогресс, достигнутый мировым сообществом гражданской авиации во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), и 2) вновь подтверждается необходимость дальнейшего совершенствования процесса внедрения SARPS с учетом сохраняющихся проблем, с которыми сталкиваются государства-члены: ускорение процесса принятия SARPS и увеличение их числа; сжатые сроки, отводимые государствам-членам для внедрения SARPS, и барьеры, мешающие государствам-членам, представителям отрасли и другим партнерам получить доступ к SARPS и прочим техническим инструктивным материалам Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, приведенными в п. 3.2.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В связи с комплексным развитием и быстрым ростом мировой авиационной системы SARPS ИКАО по-прежнему играют ключевую роль в обеспечении безопасного, регулярного и эффективного функционирования международной гражданской авиации. Соответственно, государствам – членам ИКАО необходимо продолжать внедрять SARPS, и этой деятельности должна по-прежнему оказываться активная международная поддержка.

1.2 Этот вопрос рассматривается не в первый раз; Канада и многие другие государства - члены ИКАО вкладывают значительные ресурсы в соблюдение требований SARPS ИКАО, и ИКАО предприняла важные первоначальные шаги для постоянного совершенствования самого процесса внедрения SARPS.

1.3 С учетом вышеизложенного следует отметить, что государства-члены давно сталкиваются с рядом проблем при внедрении SARPS, и что усилия ИКАО должны быть по-прежнему направлены на разработку долгосрочного решения этого вопроса.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Вопрос о совершенствовании процесса внедрения SARPS был поднят Австралией на 12-й Аэронавигационной конференции (AN-Conf/12) в рабочем документе "Разработка Стандартов и Рекомендуемой практики" (AN-Conf/12-WP/119), в котором Конференции было настоятельно рекомендовано "вновь подтвердить положения Чикагской конвенции (Дос 7300), касающиеся Аэронавигационной комиссии (АНК) и создаваемых подкомиссий (групп экспертов и исследовательских групп), а также важнейшую роль и обязательство государств и АНК в разработке качественных и своевременных стандартов и рекомендуемой практики, процедур и инструктивного материала" и "поддержать важный постоянный вклад отраслевых организаций и экспертов в оказание помощи при разработке SARPS, процедур и инструктивного материала для аэронавигации".

2.2 В своем докладе по пункту 6 повестки дня Аэронавигационная конференция приняла к сведению этот вопрос и прямо признала совместный вклад регламентирующих органов, организаций, занимающихся разработкой стандартов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других экспертов государств в разработку и внедрение SARPS, а также согласилась, что знания и экспертный опыт этих групп необходимы для реализации долгосрочных инициатив по разработке и внедрению стандартов ИКАО во всем мире.

2.3 Канада вновь подняла этот вопрос в двух рабочих документах, представленных на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО: "Внедрение SARPS ИКАО" (A39-WP/205) и "Доступность публикаций ИКАО" (A39-WP/369).

2.4 В этих рабочих документах Канада особо отметила сохраняющуюся необходимость совершенствования глобального процесса внедрения SARPS в целях сохранения государствами-членами способности продолжать внедрять SARPS в условиях ускорения процессов публикации и принятия SARPS. Кроме того, было подчеркнуто, что тексты многих международных правил можно получить бесплатно, однако доступ к другим инструктивным материалам, таким как SARPS, стандарты по безопасности полетов, руководства и прочие технические документы, которые часто используются в качестве справочного материала по повышению уровня безопасности полетов, по-прежнему связан для государств-членов, заинтересованных сторон и отдельных лиц со значительными затратами.

2.4.1 Одна из ключевых рекомендаций, представленных Канадой в документе A39-WP/205, заключается в том, чтобы разработать более гибкую передовую стратегию на основе оценки факторов риска с учетом того, что государства располагают ограниченными финансовыми и людскими ресурсами и могут иметь больше возможностей для эффективного и своевременного внедрения SARPS при условии оказания им помощи и принятия дополнительных мер. Это включает заблаговременное уведомление государств-членов о разработке SARPS в целях сокращения числа случаев вынужденного представления государствами-членами уведомления о различиях, а также разработку подходов для обеспечения более упорядоченного и гибкого процесса внедрения SARPS и уведомления о различиях государствами-членами.

2.4.2 Другая ключевая рекомендация, представленная в документе A39-WP/369, заключается в том, чтобы оказать дополнительную поддержку инициативе "Ни одна страна не остается без внимания", расширив "бесплатный доступ к стандартам, руководствам и прочей технической документации по безопасности полетов", поскольку он "будет полезен для всех стран, имеющих одинаковый доступ к безопасной и надежной системе воздушного транспорта".

2.5 В своем итоговом докладе для 39-й сессии Ассамблеи Техническая комиссия "согласилась с тем, что Ассамблее следует поддержать подходы и усилия ИКАО, направленные на разработку стратегий улучшения внедрения государствами SARPS, связанных с безопасностью полетов" и "также вновь подтвердила поддержку инициативы "Ни одна страна не остается без внимания", которая способствует более широкому соблюдению SARPS". Кроме того, в докладе Исполнительного комитета по пункту 28 повестки дня говорится, что ИКАО по-прежнему "привержена принципам "Ни одна страна не остается без внимания""; что Комитет решительно выступил в поддержку предложения обеспечить "бесплатный интернет-доступ к документам ИКАО" и что "Исполнительный комитет рекомендует Ассамблее поручить Совету проанализировать предложение по предоставлению бесплатного интернет-доступа к документам ИКАО и представить доклад о вариантах внедрения на 40-й сессии Ассамблеи".

2.6 Канада отмечает, что Ассамблея признала, что внедрение SARPS способствует безопасному, надежному и устойчивому развитию системы гражданской авиации; что государства-члены располагают неравными возможностями для эффективного внедрения SARPS с учетом темпов их принятия ИКАО, и что программы ИКАО по оказанию помощи предназначены для обеспечения эффективного внедрения SARPS.

2.7 Кроме того, Ассамблея постановила, что даты начала применения SARPS устанавливаются с таким расчетом, чтобы у государств-членов оставалось достаточно времени для их внедрения, что государствам-членам следует оказывать помощь и поддержку в деле применения SARPS и что им необходимо предоставлять рекомендации в отношении уведомления о различиях и их публикации, а также призвала "все государства-члены и соответствующих партнеров, располагающих такими возможностями, выделять нуждающимся государствам финансовые и технические ресурсы в целях оказания содействия развитию их систем гражданской авиации посредством внедрения SARPS и осуществления своих надзорных функций".

2.8 Несмотря на эти важные меры и резолюции, принятые ИКАО в целях оказания поддержки мировому сообществу гражданской авиации путем упрощения процесса внедрения SARPS с учетом эксплуатационных норм и правил различных государств-членов, государства, регламентирующие органы, представители отрасли и другие партнеры, занимающиеся внедрением SARPS, по-прежнему сталкиваются со множеством проблем.

2.9 Во-первых, неуклонное ускорение процессов публикации и принятия SARPS приводит к тому, что государствам-членам становится труднее укладываться в отведенные для внедрения сроки ввиду действующих у них соответствующих национальных требований, касающихся принятия законодательства и правил, разработки политических механизмов и оперативных планов, распределения и использования ресурсов и проведения консультаций с заинтересованными представителями отрасли на национальном уровне. Эта тенденция все чаще вынуждает регламентирующие органы представлять уведомления о различиях и предусматривать исключения из правил для своих эксплуатантов и может в долгосрочной перспективе негативно повлиять на согласованную работу систем гражданской авиации во всем мире.

2.10 Во-вторых, дефицит ресурсов и возможностей регламентирующих органов может существенно затруднять соблюдение сроков представления уведомления о различиях, устанавливаемых ИКАО для государств-членов.

2.11 В-третьих, по мнению некоторых государств-членов и представителей отрасли, широко применяемая ИКАО практика возмещения затрат путем взимания платы за доступ к SARPS и другим техническим документам, по-прежнему препятствует своевременному

соблюдению международных стандартов во всем мире, отрицательно сказывается на эффективности долгосрочных усилий по совершенствованию и согласованию подходов к обеспечению безопасности полетов на глобальном уровне и противоречит целям и обязательствам ИКАО в области реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания".

3. ВЫВОД

3.1 В заключение Канада и Австралия заявляют о необходимости продолжать оказывать поддержку инициативе "Ни одна страна не остается без внимания" и отмечают достигнутый прогресс и принятые на сегодняшний день резолюции ИКАО о дальнейшем совершенствовании процесса внедрения SARPS.

3.2 С учетом вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 7.3/X. Дальнейшее внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО

Конференции рекомендуется:

- a) вновь подтвердить поддержку положений Чикагской конвенции, касающихся Аэронавигационной комиссии и создаваемых подкомиссий (групп экспертов и исследовательских групп), а также важнейшую роль и обязательства государств-членов и Аэронавигационной комиссии в разработке качественных и своевременных стандартов и рекомендуемой практики, процедур и инструктивного материала;
- b) поддержать важный постоянный вклад отраслевых организаций и экспертов в оказание помощи при разработке SARPS и инструктивного материала;
- c) поддержать разработку гибкой передовой стратегии на основе оценки факторов риска для совершенствования процесса глобального внедрения SARPS;
- d) поддержать внедрение решения, которое позволит обеспечить бесплатный интернет-доступ к стандартам, руководствам и прочей технической документации по безопасности полетов, в целях оказания помощи всем государствам-членам и заинтересованным сторонам в создании безопасной и надежной глобальной системы воздушного транспорта, получении доступа к ней и обеспечении ее функционирования.

— КОНЕЦ —