



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018

КОМИТЕТ А

Пункт 4 повестки дня: Создание глобальной аэронавигационной системы и роль региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRGs)

4.3. Внедрение ASBU для повышения эффективности

ЭВОЛЮЦИЯ ПРОЦЕССОВ ПОДГОТОВКИ И ВНЕДРЕНИЯ SARPS

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе определяются направления развития процесса разработки новых стандартов и рекомендуемой практики (SARPS), правил аэронавигационного обслуживания (PANS), а также их внедрения регионами ИКАО. В ходе разработки и до их принятия ИАТА рекомендует заблаговременно представлять инструктивный материал, подготовленный надлежащим образом, включая соответствующие процедуры, чтобы дать государствам, поставщикам обслуживания и изготовителям возможность подготовиться и быть в состоянии обеспечить соблюдение даты начала применения. Кроме того, ИАТА рекомендует одновременно с разработкой стандарта проводить оценку последствий и устанавливать соответствующие требования к внедрению.

В деле обеспечения соответствующего оповещения о таких новых положениях и координации в ходе процесса внедрения ключевую роль играют также региональные бюро ИКАО и PIRG.

Действия: Конференции предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- b) согласиться с рекомендациями в п. 3.1;
- c) обсудить, по мере необходимости, другие актуальные вопросы.

¹ Документ на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлен ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Недавно произошли несколько случаев, когда внедрение новых положений сопровождалось затруднениями, обусловленными недостаточной подготовкой всех заинтересованных сторон, или приводило к поспешным мероприятиям. Целью всех SARPS и процесса их внедрения является повышение безопасности и эффективности полетов. Тем не менее, в некоторых случаях на процесс внедрения значительное влияние оказывают отсутствие информации о возможностях воздушных судов, нехватка заблаговременно представленного инструктивного материала и факт отсутствия у некоторых задействованных регулятивных органов процесса эксплуатационного утверждения.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Существующий процесс подготовки стандартов, хорошо послуживший авиации, способствовал тому, что она стала самым безопасным видом транспорта. Новые стандарты и их внедрение сказываются на всей системе воздушного транспорта. Практика создания стандартов, подготовки применимых поправок, разработки инструктивного материала и внедрения может выиграть от пересмотра, проводимого с целью повышения эффективности, а также обеспечения надлежащей информированности и подготовленности всех заинтересованных участников.

2.2 Имеются возможности для совершенствования в части оценки последствий, которая должна проводиться с самого начала подготовки стандартов, вслед за начальным выявлением проблемы, подлежащей решению, и предварительным обсуждением решений.

2.3 После определения наиболее эффективных решений должна быть завершена работа над элементами, требующимися для внедрения, и необходимым инструктивным материалом с учетом времени, достаточного для того, чтобы все заинтересованные стороны (регулятивные органы, поставщики обслуживания и изготовители) разработали планы и подготовились к действиям, продиктованным данным изменением. Предпочтительно, чтобы инструктивный материал был готов ко времени проведения консультаций посредством отправки писем государствам и доступен всем получателям. Это позволит лучше понять функции каждой стороны перед получением ответа на просьбу о проведении консультации. Ответы на письмо государствам выявят любые пробелы в самих стандартах и определяют, какой инструктивный материал требуется для внедрения.

2.4 Хотя внедрение является основной функцией PIRG, имеет смысл установить конкретный порядок прохождения новых стандартов, который будет гарантировать, что все заинтересованные государства надлежащим образом ознакомлены с тем, как они скажутся на выполнении полетов в их воздушном пространстве, а также с требуемыми нормативными положениями. Кроме того, в случаях, когда такое внедрение затрагивает несколько регионов, необходимо принять меры для обеспечения координации. После того, как регулятивные органы и эксплуатанты предприняли первоначальные действия, может быть разработан план внедрения с согласованными датами, план-графиками и контрольными точками.

2.5 В некоторых случаях внедрения стандартов регулятивные органы государств работали над требуемым законодательством и утверждениями вплоть до даты начала применения. Имели место случаи, когда все заинтересованные стороны по мере приближения к внедрению могли пропускать подготовительные этапы. Отрасль может с запозданием предоставлять требуемую информацию; регулятивные органы государств могут не располагать процессом выдачи эксплуатационных утверждений, а эксплуатанты могут не иметь плана или быть неготовыми к

предоставлению данных для того, чтобы инициировать процесс предоставления соответствующего утверждения. Такая ситуация может приводить к значительным задержкам, неэффективности использования воздушных трасс и повышенной сложности в обеспечении соответствия.

2.6 Кроме того, в случае неправильного понимания, неправильного толкования или получения на позднем этапе нового стандарта или соответствующего инструктивного материала внедрение этого стандарта может привести к путанице и возникновению дополнительных проблем. В связи с этим и с учетом кампании «Ни одна страна не остается без внимания» государства, испытывающие трудности в том, чтобы быть на должном уровне прогресса, могут лишь еще больше отстать, если они не поймут данный стандарт и/или необходимые меры, принимаемые в рамках процесса контроля за обеспечением безопасности полетов. Напротив, если передовые государства встретятся с трудностями в ходе внедрения нового стандарта, это может указывать на потенциальные недостатки существующего процесса разработки и внедрения стандартов.

2.7 Обеспечение того, что отрасль сможет выпускать воздушные суда, способные соответствовать предполагаемым показателям нового стандарта, что регулятивные органы будут подготовлены для обеспечения соответствующего контроля за его соблюдением и того, что эксплуатанты получат достаточно времени для оснащения воздушных судов и подготовки пилотов, будет способствовать формированию лучших условий, ведущих к эффективному внедрению.

3. ВЫВОДЫ

3.1 ИАТА предлагает Конференции рекомендовать ИКАО:

- a) совместно со всеми заинтересованными странами изучить вопрос, как лучше способствовать процессу разработки и внедрения стандартов;
- b) разработать пересмотренный процесс внедрения, который предусматривает заблаговременное проведение оценки последствий и своевременную поддержку в виде инструктивного материала, с тем чтобы дать всем заинтересованным сторонам возможность подготовиться к внедрению;
- c) разработать процедуры официального участия региональных бюро ИКАО и PIRG в процессе внедрения новых SARPS.

— КОНЕЦ —