



АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 35 повестки дня. Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации

СТАНДАРТИЗАЦИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ИСПЫТАНИЙ В ОКЕАНИЧЕСКОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

ИСПРАВЛЕНИЕ № 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Хорошо продуманный порядок проведения эксплуатационных испытаний является исключительно важным элементом успешного внедрения новых процедур организации воздушного движения (ОрВД). Они используются для демонстрации практики замера технических характеристик в эксплуатационных условиях, ознакомления участников с потенциальными изменениями условий эксплуатации и проверки жизнеспособности одной или нескольких подсистем, имеющих важное значение для новой процедуры ОрВД. Испытания, проводившиеся в океаническом воздушном пространстве/над открытым морем позволили значительно увеличить пропускную способность и повысить эффективность. Однако для эксплуатационных испытаний также характерен повышенный риск и, как правило, их проведение требует целевой подготовки персонала и использования специального программного обеспечения и оборудования. В любой конкретный момент времени в океаническом воздушном пространстве различных районов мира может проводиться большое количество испытаний. В течение одного полета одно воздушное судно может участвовать в нескольких испытаниях, однако инструктивный материал ИКАО, регламентирующий их проведение, отсутствует. Для обеспечения гарантий в том, что при разработке и проведении эксплуатационных испытаний учтены основные соображения, касающиеся обеспечения безопасности полетов, ИКАО и государствам следует разработать инструктивный материал по стандартизации планирования и проведения эксплуатационных испытаний в океаническом воздушном пространстве.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию о том, что реализация новых инициатив и/или внедрение новых систем в области ОрВД обеспечивают возможность увеличения пропускной способности и повышения эффективности;
- б) признать, что до проведения эксплуатационных испытаний, связанных с реализацией новых инициатив и/или внедрением новых систем в области ОрВД в совместно используемом океаническом воздушном пространстве, необходимо рассмотреть соображения, касающиеся обеспечения безопасности полетов, и оформить соответствующую документацию;
- с) признать важность обмена информацией относительно статуса проведения испытаний, затрагивающих авиационное сообщество;

d) рекомендовать ИКАО подготовить инструктивный материал, касающийся разработки и проведения эксплуатационных испытаний в океаническом воздушном пространстве.	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Предполагается, что в трехлетнем бюджете по программам предусмотрены мероприятия, связанные с реализацией инициатив в области ОрВД. Заинтересованные государства и партнеры могут также выделить ресурсы для оказания помощи ИКАО в разработке инструктивного материала по стандартизации эксплуатационных испытаний, проводимых в океаническом воздушном пространстве
<i>Справочный материал</i>	Doc 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Хорошо продуманный порядок проведения эксплуатационных испытаний является исключительно важным элементом успешного внедрения новых процедур организации воздушного движения (ОрВД). Они используются для демонстрации практики замера технических характеристик в эксплуатационных условиях, ознакомления участников с потенциальными изменениями условий эксплуатации и проверки жизнеспособности одной или нескольких подсистем, имеющих важное значение для новой процедуры ОрВД. Однако экспериментальный характер этих испытаний означает, что их участники и пассажиры могут подвергаться риску, который для установленных процедур нехарактерен.

1.2 Поправками к ряду Приложений к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Doc 7300), которые начали применяться с ноября 2009 года, введены согласованные требования относительно внедрения поставщиками авиационного обслуживания систем управления безопасностью полетов (СУБП). Соответственно, эксплуатантам воздушных судов и другим организациям – поставщикам авиационного обслуживания необходимо разработать и применять официальную процедуру управления риском в рамках СУБП организации, гарантирующую систематическое проведение анализа факторов риска (для определения вероятности события и тяжести опасных последствий), оценок (для определения приемлемости риска) и удержания риска на приемлемом уровне (посредством реализации мероприятий по снижению отрицательного воздействия).

1.3 Испытания, проводившиеся в океаническом воздушном пространстве/над открытым морем позволили значительно увеличить пропускную способность и повысить эффективность. Тем не менее важно обеспечить, чтобы при разработке и проведении эксплуатационных испытаний были учтены основные соображения, касающиеся обеспечения безопасности полетов; документация, касающаяся испытаний, была хорошо составлена, а процедуры были ясны для участников; и при необходимости было разработано региональное соглашение, касающееся масштабов испытаний. В этой связи ИКАО и государствам следует разработать инструктивный материал по стандартизации планирования и проведения эксплуатационных испытаний в океаническом воздушном пространстве.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В эксплуатационных испытаниях над открытым морем могут участвовать эксплуатанты из многих государств, причем воздушное пространство может быть приписано к нескольким государствам, занимающимся его организацией. Эти обстоятельства обуславливают целесообразность заключения регионального соглашения. Рабочим группам, входящим в региональную структуру ИКАО, таким, как региональные группы планирования и осуществления проектов и региональные группы по обеспечению безопасности полетов, следует знать о проведении эксплуатационных испытаний в океаническом воздушном пространстве и принимать участие в их реализации и осуществлении надзора.

2.2 Эксплуатационные испытания используются для демонстрации практики замера технических характеристик в эксплуатационных условиях, ознакомления участников с изменениями эксплуатационных процедур и проверки жизнеспособности одной или нескольких подсистем, имеющих критически важное значение для новой процедуры ОрВД. В интересах всех заинтересованных сторон, таких как поставщики аэронавигационного обслуживания, эксплуатанты и государственные нормативные органы, до начала проведения эксплуатационного испытания важно провести оценку риска для безопасности полетов и документально оформить ее результаты. Особое внимание следует уделить обеспечению безопасности неучастников, находящихся в районе испытаний, а также их участников.

2.3 В любой конкретный момент времени в океаническом воздушном пространстве различных регионов мира может проводиться большое количество испытаний. В течение одного полета одно воздушное судно может участвовать в нескольких испытаниях, однако инструктивный материал ИКАО, регламентирующий их проведение, отсутствуют, также как и договоренности о централизованной координации, исключающей возможность введения в заблуждение летного экипажа, пересекающего воздушное пространство, в котором проводится несколько испытаний. По этой причине испытания в океаническом воздушном пространстве следует рассматривать в глобальном контексте. Наличие договоренности о централизованной координации проведения всех испытаний в океаническом воздушном пространстве и доступ к этой информации позволят пользователям принимать более обоснованные решения в отношении планирования полетов в районах проведения таких испытаний и вблизи от них.

2.4 В настоящем документе содержатся рекомендации о разработке общих требований или инструктивных указаний относительно проведения эксплуатационных испытаний на основе принципов, информация о которых приводится ниже.

2.5 Как минимум, в планах проведения эксплуатационных испытаний должны содержаться: информация о масштабах и целях этого испытания и подлежащих сбору данных, описание процедур уведомления о начале, прекращении и временной приостановке испытаний, информация о сроках и продолжительности испытаний и параметрах для определения степени успеха или неудачи испытаний. Более того, этот план должен сопровождаться обоснованной оценкой безопасности полетов, результаты которой должны предоставляться в распоряжение всех заинтересованных сторон.

2.6 Эксплуатационные испытания должны ограничиваться по масштабу и/или продолжительности. Их продолжительность или масштабы должны быть достаточными для получения информации или создания поддающейся количественному определению основы для

принятия более широкой эксплуатационной практики, однако эти испытания не должны выходить за пределы минимальной продолжительности, необходимой для сбора необходимых данных.

3. **ВЫВОД**

3.1 Соединенные Штаты Америки поддерживают разработку инструктивного материала по стандартизации планирования и проведения эксплуатационных испытаний в океаническом воздушном пространстве.

— КОНЕЦ —