

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 2 повестки дня.** **Безопасность полетов и авиационная безопасность при организации воздушного движения (ОрВД)**
- Пункт 2.2 повестки дня.** **Сертификация систем ОрВД с точки зрения обеспечения безопасности полетов**

СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ПОЛНОМОЧНЫМИ ОРГАНАМИ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМИ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Австралией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе коротко обсуждаются проблемы, с которыми сталкиваются полномочные органы, осуществляющие регулирование в области безопасности полетов, в условиях происходящих в настоящее время изменений в сфере технологической интеграции, распределения функций, разделения ролей и конкуренции при предоставлении обслуживания.

Решение этих проблем требует повышения уровня официального сотрудничества между полномочными органами, осуществляющими регулирование в области безопасности полетов.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Осуществляя функции независимых арбитров в области безопасности полетов, государства с течением лет учредили разнообразные виды процессов, относящихся к различным аспектам деятельности авиационной отрасли.

1.2 В зависимости от их масштабов и страны применения эти связанные с выдачей разрешений процессы имеют различные более или менее устойчивые названия, такие как сертификация (летной годности или иного), утверждение (эксплуатационное или иное), управление входом (авиакомпаний, ОрВД или другие области), ввод в эксплуатацию (средств и служб ОрВД) и т. д.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В мировой авиации происходят следующие значительные изменения.

2.2 Отдельная единица оборудования (аппаратные средства или программное обеспечение) все больше и больше вбирает в себя ряд функций, которые в прошлом были отдельными, а именно разделенными в физическом и отличными в технологическом плане. Например, в настоящее время одна единица оборудования может определять местоположение, осуществлять навигацию и хранить картографическую информацию.

2.3 С другой стороны, функции распределяются более широко, а именно целые задания выполняются с помощью функциональных элементов, которые находятся где-то во всемирной сети. Например, при извлечении информации, содержащей текущую метеосводку, можно не знать, какое количество компьютеров участвует в ее фактической доставке, какие участвуют в ее составлении и на каких компьютерах хранится исходный материал, не говоря уже о том, где любой из этих компьютеров фактически расположен.

2.4 Целые авиационные организации, которые ранее непосредственно находились под управлением государств, например в общей области ОрВД, в настоящее время разделены для выполнения двух функций: осуществления регулирования и предоставления обслуживания¹.

2.5 Наблюдается стремление ввести конкуренцию в различных аспектах функции предоставления обслуживания (например, ОрВД, САИ, метеорология, и т. д.), которые традиционно обеспечивались государствами. По всей вероятности, эта конкуренция приведет к увеличению количества занимающихся предоставлением обслуживания организаций, которые то появляются на рынке, то исчезают с него.

2.6 Вышеупомянутые изменения носят структурный характер. Не изменилось лишь одно, а именно то, что жизнеспособность авиационной отрасли мира в долгосрочном плане весьма зависит от нормативного обеспечения безопасности полетов, которая, в свою очередь, опирается на способность государства осуществлять роль независимого арбитра между частными и общественными интересами.

3. ВЫВОД

3.1 В связи с тем, что вышеупомянутые изменения носят структурный характер и их влияние выходит за пределы национальных границ, государствам необходимо обновить свой совместный подход к регулированию, если они хотят сохранить свою эффективную роль в качестве независимых арбитров.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 Конференции предлагается поручить ИКАО создать механизмы, дающие возможность полномочным органам государств-членов, занимающимся регулированием в области безопасности полетов, иметь официальные, основанные на сотрудничестве постоянные контакты в целях:

- а) обмена связанной с безопасностью полетов информацией;

¹ Примеры включают Австралию, большинство государств – членов ЕВРОКОНТРОЛЯ, Канаду и Южную Африку.

- b) упрощения различных процессов выдачи разрешений в области авиации (например, сертификации, утверждения, управления входом, ввода в эксплуатацию и т. д.); и
- c) осуществления сотрудничества на основе стандартизированных на глобальном уровне и логически связанных рамок в целях повышения безопасности полетов².

– КОНЕЦ –

² См. документ Австралии "Создание более согласованных глобальных рамок в целях повышения безопасности полетов и эффективности" по пункту 2.1 повестки дня (AN-Conf/11-WP/48).