



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ДВЕНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 19–30 ноября 2012 года

Пункт 6 повестки дня. Направление будущей работы

6.2. Стандартизация – подход к разработке SARPS в поддержку концепции "единого неба"

СХЕМА СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ В ПОДДЕРЖКУ БЛОЧНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В условиях развития технологии и модернизации глобальной системы организации воздушного движения США считают, что существует необходимость пересмотра процессов, используемых для разработки и выработки новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и связанного с ними инструктивного материала. США одобряют содержащееся в документе AN-Conf/12-WP/23 предложение Секретариата о необходимости реструктуризации системы групп экспертов. В настоящем документе приведен обзор консультативных механизмов и предложена схема в помощь проведению реструктуризации групп, включающая принципы, предложенные в Рабочем документе.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, содержащейся в п. 5.

Справочный материал:

Дос 7300 – Конвенция о международной гражданской авиации

Дос 9958 – Действующие резолюции Ассамблеи – А37-15

Дос 8143 – Директивы специализированным аэронавигационным советам и правила процедуры для их проведения

Дос 7984 – Директивы группам экспертов Аэронавигационной комиссии

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года (Чикагская конвенция), утверждается, что международная гражданская авиация должна развиваться безопасным и упорядоченным образом и что международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично. Для достижения этой цели статья 37 Чикагской конвенции поручает ИКАО принимать и изменять международные стандарты и рекомендуемую практику, касающиеся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации.

1.2 Выработка этих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и соответствующей практики устанавливается Ассамблеей ИКАО.

1.3 В настоящее время процесс выработки и утверждения SARPS может занимать значительное время от проектирования до принятия. В связи с будущим осуществлением Блочной модернизации авиационной системы (ASBUs) предстоит рассмотреть, изменить и, возможно, удалить многие установленные SARPS.

1.4 Таким образом, рекомендуется обсудить вопрос о пересмотре и/или создании новых схем разработки SARPS. Схема SARPS должна поддерживать принципы, предложенные в Рабочем документе 23 ИКАО, и быть достаточно полной для удовлетворения потребностей государств, Групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRGs), поставщиков аэронавигационного обслуживания (ANSPs), отраслевых органов/издателей стандартов, эксплуатантов и других организаций.

2. ОБЗОР ОПРЕДЕЛЕНИЙ И ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА

2.1 При обзоре процесса SARPS необходимо пересмотреть определения ИКАО для SARP (A37-15, Добавление А, Дос 9958), а также инструктивную документацию, используемую при применении и выполнении этих стандартов. Обзор также поможет при определении роли консультативных механизмов в рамках стандартов.

2.2 Стандарт определяется как любое требование, необходимое для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации, которое будут соблюдать договаривающиеся государства согласно Конвенции.

2.3 Рекомендуемая практика определяется как любое требование, применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.

2.4 Действующие правила и материал PANS являются слишком подробными для SARPS. Материал должен быть годным для применения в глобальном масштабе. Совет предлагает договаривающимся государствам публиковать любые различия в своих сборниках аэронавигационной информации в случаях, когда знание этих различий является важным для безопасности аэронавигации.

2.5 Дополнительные региональные правила (SUPPs) применяются в соответствующих регионах ИКАО. Несмотря на то что материал, содержащийся в SUPPs, аналогичен материалу PANS, SUPPs не имеют такого повсеместного применения, как PANS.

2.6 Инструктивный материал составляется в дополнение к SARPS и PANS и для содействия их выполнению и обычно издается в качестве Дополнений к Приложениям или в составе отдельных документов, например руководств, циркуляров. Обычно их утверждают одновременно с принятием соответствующих SARPS.

3. ТЕКУЩИЕ ВОПРОСЫ ПРОЦЕССА ВЫРАБОТКИ И УТВЕРЖДЕНИЯ SARP

3.1 Хотя действующий сегодня процесс выработки и утверждения SARP и обеспечил развитие, безопасность и эффективность международной авиации на протяжении 68 лет, появление новых технологий вызвало необходимость пересмотра этого процесса. Используя предыдущую Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и применяя сегодня механизм непрерывного мониторинга (СМА), каждое государство будет продолжать проводить оценку своих систем. При этом государства определят, потребует ли принятие SARPS, необходимых для реализации принципов ASBU, представления данных о дополнительных различиях.

3.2 Для реализации принципов ASBU может потребоваться выработка и внедрение новых SARPS. Это создаст условия для возможного возникновения дополнительных различий. Поэтому в интересах ИКАО рассмотреть существующие SARPS на предмет актуальности, обновления и/или возможного удаления. В целях обеспечения своевременности этот обзор следует проводить одновременно с разработкой новых SARPS, с тем чтобы они смогли объединить появляющиеся технологии и последующие процедуры.

3.3 В текущем процессе, затрагивающем технические аэронавигационные SARPS, обзор и выработка SARPS выполняется совместно с Аэронавигационной комиссией через ее 12 групп независимых технических экспертов. Дальнейшая работа поручается группам специальных исследований, техническим комитетам Совета, PIRGs и различным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов. Время от времени эта работа изолируется от работы других групп. После выполнения работы консультативными механизмами она затем рассматривается и утверждается 19 членами Аэронавигационной комиссии. Несмотря на то что работа Аэронавигационной комиссии направлена на составление конкретных рабочих планов и установление временных рамок для каждой группы экспертов, нетрудно увидеть, что процесс выработки и утверждения SARPS может стать сложным и трудоемким.

4. СХЕМА ВЫРАБОТКИ И УТВЕРЖДЕНИЯ SARPS

4.1 Общее предназначение схемы заключается в обеспечении эффективного управления положениями ИКАО в отношении сложных систем, вне зависимости от их растущей технической сложности. Эти принципы являются актуальными, но в них отсутствует современная схема достижения целей. С учетом сложности, объема и однофокусности группы экспертов и структуры исследовательской группы необходимость пересмотра этой схемы становится очевидной.

4.2 С учетом принципов, изложенных в рабочем документе ИКАО WP/23, схема выработки и утверждения SARPS должна начинаться с тщательного анализа Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и мер, необходимых для разработки и внедрения SARPS, применимых к ASBU.

4.3 Группы экспертов должны стать многопрофильными с целью решения вопросов, связанных с комплексной сущностью ASBU. За исключением случаев особых сфер полномочий, может потребоваться упразднение некоторых групп экспертов и создание новых многопрофильных групп, состоящих из множества членов существующих групп. Эти новые группы могли бы заниматься вопросами ASBU и обеспечить надлежащую интеграцию всех экспертных знаний, относящихся к SARPS.

4.4 В связи с разработкой SARPS необходимы техническая спецификация и требования. Это соответствует сегодняшней концепции исследовательских групп, которые в настоящее время работают над четко определенными техническими вопросами, не требующими длительного рассмотрения для получения удовлетворительного заключения. Следует проанализировать работу исследовательских групп на предмет последующей эффективности, которые в отличие от предложения по группам экспертов должны поддерживать свой текущий уровень детализации.

4.5 Международным разработчикам стандартов следует взаимодействовать друг с другом и с ИКАО при разработке соответствующих подробных технических спецификаций в виде отдельных документов, публикуемых ИКАО или другими организациями. ИКАО необходимо разработать официальные рабочие механизмы и соглашения с международными разработчиками стандартов и наладить открытые отношения сотрудничества.

4.6 Предлагается организовать процесс выработки и утверждения SARPS под руководством ИКАО с соблюдением ряда принципов управления проектом. На основе составленной схемы SARPS и PANS ИКАО определит основные даты, составит графики и подготовит программу последовательности работы консультативных механизмов. Это не только обеспечит своевременное рассмотрение и выработку SARPS и инструктивного материала, но и окажет помощь государствам, PIRGs и другим региональным механизмам в планировании проведения ASBU.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5.1 США поддерживают предлагаемую схему, представленную ИКАО. Предполагается, что предлагаемая схема не вызовет коренных изменений в текущем процессе ИКАО. Тем не менее она потребует проведения определенной реорганизации и будет усовершенствована путем включения системы управления проектами, которая повысит действенность и эффективность процесса разработки SARPS. Таким образом, Конференции предлагается:

- a) поддержать предложенную схему реструктуризации групп экспертов в соответствии с документом AN-Conf/12-WP/23;
- b) предложить ИКАО организовать своевременную реализацию окончательной реструктурированной схемы;
- c) обеспечить оперативную работу реструктурированной схемы групп экспертов по своевременному принятию Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), необходимых для осуществления блочной модернизации авиационной системы.