

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией****ГЛОБАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ,
СЕРТИФИКАЦИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ГИДРОАЭРОДРОМОВ**

(Представлено Индонезией и Канадой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Государства давно признали важность создания баз (гидроаэродромов) для гидросамолетов, которые вполне могут быть наилучшим видом транспорта для государств, находящихся в географической изоляции, и кроме того обеспечивать доступ в целях отдыха и эвакуацию в чрезвычайных ситуациях. В ИКАО отсутствуют положения на глобальном уровне, конкретно относящиеся к проектированию, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов для полетов гидросамолетов. Необходимы дополнительные положения, с тем чтобы в дальнейшем повысить безопасность полетов и заручиться поддержкой высокоразвитого сектора гражданской авиации, который может способствовать устойчивому социально-экономическому прогрессу за счет, например, стабильного туризма, который является одним из главных экономических стимулирующих факторов для малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и других государств, которые в значительной степени зависят от эксплуатации гидроаэродромов. ИКАО может внести дополнительный вклад в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций (ООН) в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее 17 Целей в области устойчивого развития (ЦУР) путем разработки положений ИКАО, касающихся проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- рассмотреть прилагаемый проект резолюции Ассамблеи;
- попросить Совет проанализировать существующие Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), относящиеся к аэродромам;
- разработать конкретные SARPS, касающиеся проектирования, сертификации, управления, безопасности и требований к представлению данных в отношении эксплуатации гидроаэродромов.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем документе деятельность будет осуществляться за счет ресурсов, имеющихся в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 14 "Аэродромы" Дос 9774, <i>Руководство по сертификации аэродромов</i> Дос 9981, <i>Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Аэродромы</i> Инструктивный материал региона Азии/Тихого океана по требованиям в отношении проектирования и эксплуатации гидроаэродромов для гидросамолетов Дос 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Воздушный транспорт является важнейшим инструментом реализации Повестки дня Организации Объединенных Наций (ООН) в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее 17 Целей в области устойчивого развития (ЦУР). Достижение указанных Целей зависит от прогресса в части мобильности, что включает воздушный транспорт, который является безопасным, надежным, эффективным, экономически устойчивым и экологически ответственным.

1.2 В инициативе ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) усилия ИКАО и государств-членов сосредоточены на оказании поддержки странам в реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Основная цель этой деятельности заключается в оказании помощи в обеспечении внедрения SARPS согласованным образом в мировом масштабе, с тем чтобы все государства имели доступ к значительным социально-экономическим выгодам безопасного и надежного воздушного транспорта.

1.3 В рамках инициативы NCLB ИКАО в частности заинтересована в оказании поддержки малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ) в деле достижения ЦУР путем содействия деятельности, направленной на укрепление их соответствующих секторов гражданской авиации. Высокоразвитая сеть гражданской авиации может содействовать устойчивому социально-экономическому прогрессу за счет, например, стабильного туризма, который является одним из главнейших экономических стимулирующих факторов в МОСТРАГ.

1.4 В настоящее время по данным Департамента по экономическим и социальным вопросам Организации Объединенных Наций (ДЭСВ ООН) насчитывается 57 МОСТРАГ. Совершенствование авиационной инфраструктуры, управления и эксплуатационных аспектов имеет важнейшее значение для установления связи между островами и повышения безопасности и эффективности воздушных сообщений и содействия экономическому развитию.

1.5 На глобальном уровне гидросамолеты чаще используются для обслуживания островов, при этом более крупные воздушные суда осуществляют регулярные перевозки. Республика Индонезия, в которой насчитывается более 17 000 островов, является крупнейшим в мире островным государством. В большинстве случаев сообщение между островами практически возможно только по воздуху. В Канаде с 1999 года число коммерческих полетов с гидроаэродромов значительно возросло. В Канаде имеется 326 зарегистрированных и более 2000 незарегистрированных гидроаэродромов. Существует более 150 эксплуатантов коммерческих поплавковых гидросамолетов, которые эксплуатируют 450 зарегистрированных воздушных судов. С учетом того, что на регулярных рейсах гидросамолетов в Канаде ежегодно путешествуют приблизительно 500 000 пассажиров, эти цифры подчеркивают необходимость в конкретных требованиях в отношении гидроаэродромов.

1.6 ИКАО не разработала глобальные стандарты, касающиеся проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов для полетов гидросамолетов. С учетом масштабов эксплуатации гидросамолетов во всем мире многие страны отмечают растущую на глобальном уровне необходимость в стандартизованных нормативных положениях и правилах сертификации гидроаэродромов для полетов гидросамолетов.

1.7 Индонезия и Канада предлагают ИКАО разработать глобальные положения, касающиеся гидроаэродромов, которые будут содержать инструктивные указания относительно сертификации, эксплуатации, управления, безопасности и требований к представлению данных. Далее предлагается, чтобы данные положения устанавливали конкретные требования в отношении гидроаэродромов, аналогичные требованиям для сухопутных аэродромов и вертодромов, для обеспечения безопасности пассажиров и эксплуатантов.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В Приложении 14 ИКАО "*Аэродромы*" не делается различие между сушей и водой как поверхности, с которой могут выполнять полеты воздушные суда. В нем только говорится, что аэродромом может быть определенный участок земной или водной поверхности. Важно отметить, что операции самолетов на водной поверхности значительно отличаются от операций, выполняемых на суше, и критерии, применяемые для сертификации сухопутных аэродромов, могут не подходить для сертификации гидроаэродромов. В дополнение к авиационному законодательству гидросамолет при соприкосновении с водной поверхностью подпадает под действие морских правил, включая Международные правила предотвращения столкновения в море и местные законодательные акты.

2.2 Согласно одному из основополагающих критериев сертификации, владелец сертификата аэродрома должен ввести и обновлять надлежащую систему управления безопасностью полетов (СУБП), которая остается аналогичной как для сухопутных аэродромов, так и для гидроаэродромов.

2.3 Государства уже давно признали важность создания баз (гидроаэродромов) для гидросамолетов, которые могут быть наилучшим видом транспорта в географической изоляции и, кроме того, обеспечивать доступ в целях отдыха и эвакуацию в чрезвычайных ситуациях.

2.4 Поскольку в ИКАО отсутствуют глобальные положения, конкретно относящиеся к гидроаэродромам, Группа регионального аэронавигационного планирования и осуществления проектов в регионе Азии и Тихого океана (APANPIRG/24) в 2015 году проявила инициативу и создала небольшую рабочую группу по гидроаэродромам, в состав которой вошли эксперты из Индонезии, Мальдив, Новой Зеландии, Соединенных Штатов Америки и Шри-Ланки для разработки типового нормативного положения для гидроаэродромов в целях использования в качестве справочного документа в регионе Азии и Тихого океана.

2.5 Данный региональный документ содержит инструктивные указания в помощь эксплуатантам в деле планирования, проектирования и строительства гидроаэродромов и создания соответствующих средств и служб. Хотя он основывается на существующих критериях для сухопутных аэродромов, в региональном инструктивном материале отмечаются и рассматриваются различные эксплуатационные риски для безопасности полетов при операциях на водную поверхность и с водной поверхности.

2.6 Несколько государств разработали свои собственные нормативные положения по гидроаэродромам для использования в качестве справочного документа, например проводимая Канадой работа по инициативам регламентирующего характера. Важно отметить, что в ИКАО отсутствуют глобальные положения, касающиеся гидроаэродромов, которые могут быть предоставлены государствам и служить основой для проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов. Ни один из этих индивидуальных проектов не координируется и не соответствует глобально принятому Стандарту.

2.7 Вопросы протокола (ВП) механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) являются главным средством оценки уровня эффективной реализации (ЕИ) в системе контроля за обеспечением безопасности полетов данного государства. Они основаны на SARPS ИКАО, Правилах аэронавигационного обслуживания (PANS), документах ИКАО, другом инструктивном материале и в них учтены критические элементы (КЭ).

2.8 Государствам рекомендуется проводить самооценку, что является важным средством подготовки к мероприятиям в рамках МНМ УППКБП. Однако, учитывая тот факт, что в ИКАО отсутствуют глобальные положения, касающиеся гидроаэродромов, ВП, касающиеся сертификации и эксплуатации гидроаэродромов и наземных средств при операциях на водной поверхности, также отсутствуют. Таким образом, у государств нет указаний относительно соблюдения в глобальном масштабе правил эксплуатации гидроаэродромов. Это имеет значительные последствия для малых островных развивающихся государств и других государств, которые во многом зависят от эксплуатации гидроаэродромов.

3. **ВЫВОД**

3.1 В поддержку Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее 17 ЦУР, а также в рамках инициативы NCLB ИКАО, ИКАО обязана поддержать МОСТРАГ и другие государства в достижении ЦУР путем укрепления их секторов гражданской авиации.

3.2 Этого можно добиться частично за счет разработки и издания глобальных положений, конкретно относящихся к проектированию, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов для полетов гидросамолетов. Эти действия повысят безопасность полетов и помогут заручиться поддержкой высоко развитого сектора гражданской авиации, который может содействовать устойчивому социально-экономическому прогрессу в МОСТРАГ и в других государствах, которые зависят от гидроаэродромов.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 40-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

**A40-xx. Вклад авиации в Повестку дня
Организации Объединенных Наций в
области устойчивого развития на
период до 2030 года**

Ассамблея,

принимая во внимание, что инициатива "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB) нацелена на оказание помощи государствам в эффективном внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, планов, политики и программ, а также на решение вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности, с тем чтобы гарантировать всем государствам доступ к значительным социально-экономическим выгодам воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла документ "Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года", который включает 17 универсальных и ориентированных на преобразования целей и 169 связанных с ними задач, которые обеспечивают сбалансированность экономических, социальных и экологических компонентов устойчивого развития,

признавая, что на предыдущих сессиях Ассамблеи Генеральному секретарю было поручено рассмотреть особые потребности и характерные особенности наименее развитых стран (НРС), стран, не имеющих выхода к морю (СНВМ), и малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ), определенные в рамках Организации Объединенных Наций, в целях координации, определения приоритетов, упрощения формальностей и реализации программ предоставления помощи, ориентированных на развитие их систем воздушного транспорта,

признавая необходимость оказать поддержку государствам с помощью глобальных положений, касающихся районов, доступных только для гидросамолетов, с тем чтобы повысить безопасность полетов и заручиться поддержкой высокоразвитого сектора гражданской авиации, который может способствовать устойчивому социально-экономическому прогрессу за счет, например, стабильного туризма, который является главным экономическим стимулирующим фактором,

учитывая необходимость введения в действие глобальных положений, конкретно относящихся к проектированию, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов для полетов гидросамолетов, с тем чтобы удовлетворить потребности всех государств-членов в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

просит Совет, в рамках текущего выделенного бюджета и в качестве первоочередной задачи, рассмотреть существующие SARPS, касающиеся аэродромов, и разработать конкретные Стандарты и Рекомендуемую практику в соответствующих Приложениях к Конвенции, с тем чтобы отразить проектирование, сертификацию, управление, безопасность и требования к представлению данных в отношении эксплуатации гидроаэродромов.