



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

- Пункт 35 повестки дня.** Глобальная система организации воздушного движения (ОрВД)  
**Пункт 36 повестки дня.** NextGen и SESAR – часть глобальной системы ОрВД  
**Пункт 39 повестки дня.** Переход от использования служб аэронавигационной информации (САИ) к управлению аэронавигационной информацией (УАИ)  
**Пункт 44 повестки дня.** Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации

#### ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПУТИ ВНЕДРЕНИЯ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ ИКАО В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

(Представлено 22<sup>2</sup> государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлены соображения относительно препятствий на пути внедрения отдельных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО в области аэронавигационного обслуживания.

При анализе принципа, подразумевающего, что SARPS будут основаны на общих, устоявшихся и неизменных условиях, необходимо учитывать факт неравномерного развития различных регионов, входящих в ИКАО.

На основе информации, изложенной в настоящем документе, и по итогам анализа последствий изменения условий после 36-й сессии Ассамблеи, необходимо пересмотреть, по возможности, постоянные критерии, позволяющие вносить поправки в Приложения и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) до двух раз за один календарный год при минимальном интервале в 6 мес между последовательными общими датами начала применения.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) подтвердить, что SARPS должны быть основаны на общих, устоявшихся и неизменных условиях, устанавливающих функциональные и технические требования в целях достижения необходимого уровня безопасности, эффективности и функциональной совместимости;

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен Кубой.

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

|  |  |
|--|--|
| <p>b) принять во внимание, что сроки внесения поправок в SARPS и PANS должны устанавливаться с учетом предоставления государствам достаточного времени для рассмотрения и внедрения таких поправок, а также изменить (по возможности) постоянные критерии, содержащиеся в Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации (резолюция A36-13), с тем чтобы обеспечить возможность внесения таких поправок раз в год;</p> <p>c) призвать государства к активному расширению их участия в разработке правил и процедур;</p> <p>d) утвердить финансирование в целях обеспечения Секретариата достаточными средствами для организации перевода справочной документации и текстов, касающихся безопасности полетов, в порядке очередности в зависимости от важности таких материалов;</p> <p>e) принять предлагаемую в п. 3.3 ниже поправку к резолюции A44/1.</p> |  |
| <i>Стратегические цели</i>   | Данный рабочий документ относится к стратегическим целям A, D и E  |
| <i>Финансовые последствия</i>  | Перевод справочной документации и текстов по вопросам безопасности полетов на все официальные языки Организации  |
| <i>Справочный материал</i>   | Документ 7300, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i><br>Документ 7231, <i>Издательские правила ИКАО</i><br>Документ 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 28 сентября 2007 г.)<br>A37-WP/29, A35-WP/194, C/CAR/DCA/11-NE/16 |

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В статье 37 Конвенции о международной гражданской авиации определены основные принципы принятия Договаривающимися государствами международных положений и процедур, а также устанавливаются обязательства Договаривающихся государств по совместной работе с целью достижения максимального единообразия терминологии положений, правил, процедур и организации деятельности, связанной с воздушными судами, персоналом, воздушными трассами и вспомогательными службами, во всех областях, где такое единообразие может упростить и усовершенствовать аэронавигацию. С учетом данной цели ИКАО необходимо надлежащим образом принять и внести соответствующие требуемые поправки в правила, рекомендуемую практику и международные процедуры, касающиеся вопросов безопасности, регулирования и обеспечения эффективности аэронавигации.

1.2 Согласно пункту 7 добавления А к резолюции A36-13 "**Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)**" сроки внесения поправок в SARPS и PANS устанавливаются с учетом предоставления Договаривающимся государствам достаточного времени для внедрения таких поправок, а в **пункте 8** оговорено, что, за исключением особых обстоятельств, сроки внесения поправок в Приложения и PANS устанавливаются таким образом, чтобы у Договаривающихся государств не возникало необходимости изменять свои национальные правила чаще двух раз за один календарный год.

1.3 Среди прочего, в указанном выше документе говорится о том, что SARPS будут основаны на общих, устоявшихся и неизменных условиях, устанавливающих функциональные и технические требования в целях достижения необходимого уровня безопасности, эффективности и функциональной совместимости. Согласно **пункту 5** положения, устанавливающие порядок предоставления оборудования и услуг, должны предусматривать достаточный баланс между

эксплуатационными требованиями, предъявляемыми к таким услугам и оборудованию, и расходами на их предоставление в той мере, в которой такой баланс согласуется с требованиями в области безопасности и нормативными требованиями.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Несмотря на то, что в период после 36-й сессии Ассамблеи поправки в Приложения к Конвенции, касающиеся аэронавигационного обслуживания, вносились не чаще одного раза в год, большинство таких Приложений корректировались ежегодно, причем некоторые из внесенных поправок имели значительные последствия. В течение указанного срока принимались существенные меры по усовершенствованию национальных правил, изучению и созданию условий и внедрению новых требований. В этой связи необходимо упомянуть **пункт 8 добавления А к резолюции А36-13**, согласно которому, за исключением особых обстоятельств, даты начала применения поправок к Приложениям и PANS устанавливаются таким образом, чтобы у Договаривающихся государств не возникало необходимости изменять свои национальные правила более двух раз за один календарный год. Учитывая тот факт, что при существующей периодичности внесения поправок в ходе рассматриваемого периода возникли затруднения в части своевременного и единообразного внедрения государствами – членами ИКАО SARPS и PANS в области аэронавигации, возникают сомнения относительно возможности государств эффективно и без чрезмерных затрат применять схему, предполагающую внесение поправок два раза в год.

2.2 После 35-й сессии Ассамблеи ИКАО ЛАКГА представила рабочий документ, содержащий соображения относительно необходимости проведения тщательной и сбалансированной оценки эксплуатационных требований и решений, которые необходимо применять в целях внедрения концепции глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), принимая во внимание характерные особенности каждого региона и государства. Данная концепция была озвучена в ходе Одиннадцатой Аэронавигационной конференции, прошедшей в Монреале с 22 сентября по 3 октября 2003 года. С тех пор государства – члены ЛАКГА выражают обеспокоенность относительно возможности сбалансированного и рационального достижения баланса между технологическими достижениями и требованиями, а также указывают на необходимость изменить направления наших усилий с тем, чтобы технологические достижения соответствовали эксплуатационным требованиям. Такой подход будет гарантировать оптимальное распределение кадровых и финансовых ресурсов в целях организации эффективной и производительной системы аэронавигации.

2.3 В результате роста объема воздушных перевозок и появления новых научных и технологических достижений в различных отраслях промышленности и науки, некоторые из последних поправок, внесенных в Приложения к Конвенции, свидетельствуют о необходимости более тщательной подготовки к соответствующему толкованию и внедрению таких поправок. Наглядным примером этого служит внедрение правил, касающихся электронных данных о рельефе местности и препятствиях (eTOD). SARPS в отношении eTOD были впервые приняты 23 февраля 2004 года в рамках поправки 33 к Приложению 15 и изложены в новой главе 10. В качестве даты начала применения данной поправки были установлены 20 ноября 2008 года и 18 ноября 2010 года, в зависимости от зон применения. Поскольку данная поправка, по нашему убеждению, не соответствовала требованиям к SARPS в части содержания общих, устоявшихся и неизменных положений, в 2010 году возникла необходимость принятия новой поправки к Приложению 15 – поправки 36, которая изменила структуру главы 10 и установила новые даты для зон 1 и 2. Для зон 3 и 4 четких сроков установлено не было, и их характеристики были заново пересмотрены посредством внесения дополнения к поправке 36. По нашему мнению, указанная глава не содержит достаточно четких условий для ее правильного и полного толкования. В этой связи также необходимо отметить следующее.

2.4 В ходе 11-го Совещания руководителей ведомств гражданской авиации Центрально-Карибского региона, которое прошло в Мехико (Мексика) с 21 по 23 июля 2010 года, Куба представила рабочий документ, отражающий ее позицию касательно затруднений, связанных с разработкой и внедрением указанных правил ИКАО в отношении электронных данных о рельефе местности и препятствиях (eTOD).

2.5 За последние годы в Приложения к Конвенции были внесены отдельные поправки, которые невозможно реализовать в предусмотренные сроки по причине сложности принятых правил, в частности положений о системе управления безопасностью полетов (СУБП) и навигации, основанной на характеристиках (PBN). Несмотря на то, что для различных регионов, входящих в ИКАО, характерны разные уровни развития и разные проблемы, правила ИКАО являются по своей природе глобальными.

2.6 Как отметил Секретариат ИКАО, NextGen и SESAR являются двумя важными программами в рамках глобальной системы OpВД. Результаты реализации этих программ будут иметь большое значение для мировой авиации. В настоящее время ведется работа по согласованию систем и обеспечению наличия соответствующих SARPS. Причинами такой ситуации являются перегруженность воздушного движения и противоречия в определенных сценариях, возникшие вследствие ускоренного развития науки и техники, результаты которого передаются другим странам в целях организации единого воздушного пространства. Будут ли новые SARPS основаны на тех же принципах, что и рассмотренные ранее?

2.7 Кроме того, в действующих резолюциях указано, что государства – члены ИКАО должны предоставлять подробные замечания в отношении предлагаемых поправок к SARPS и PANS или, по крайней мере, соглашаться или не соглашаться с содержанием таких предложений. В тех же резолюциях признается, что сравнительно небольшое количество государств отвечает на такие предложения, а отсутствие реакции подразумевает согласие с предложениями, которые впоследствии успешно принимаются. Каковы истинные причины незначительного количества ответов, поступающих от государств?

2.8 С другой стороны, несмотря на то, что большинство основных документов ИКАО, касающихся SARPS и PANS в части безопасности полетов, имеются в наличии на всех официальных языках Организации и служат основой для национальных правил, существует большое количество весьма ценных документов и технических циркуляров, разработанных по итогам работы групп экспертов и исследовательских групп, а также по результатам расследования происшествий и инцидентов и научных исследований, которые публикуются в основном только на английском языке, но могли бы быть взяты за основу при усовершенствовании правил и процедур государств – членов ИКАО в целях повышения уровня безопасности полетов.

### 3. ВЫВОДЫ

3.1 За последние несколько лет современная авиация претерпела значительные изменения. Технологии и средства передачи информации меняются и совершенствуются ускоренными темпами. Эти результаты развития зачастую невозможно отслеживать, не говоря уже о том, чтобы попытаться продублировать их внедрение во всех государствах. Неравномерное развитие разных регионов ИКАО не позволяет своевременно внедрять все Стандарты и Рекомендуемую практику с соблюдением точности, обусловленной требованиями эксплуатационной безопасности. Необходимо придерживаться принципа, который предусматривает наличие в таких SARPS общих, устоявшихся и неизменных положений и, при необходимости, наличие процедуры пересмотра постоянных критериев с целью обеспечения возможности внесения поправок в Приложения и PANS до двух раз за один календарный год при минимальном интервале в 6 мес между последовательными внесениями таких изменений на

основе информации, изложенной в настоящем документе, и по итогам анализа изменения условий со времени проведения 36-й сессии Ассамблеи.

3.2 Отмечается, что основные недостатки, выявленные в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), касались критического элемента № 4 "Квалификация и подготовка технического персонала", что также привело к определенным затруднениям, возникшим у государств при толковании и применении SARPS, а также при приведении национальных правил в соответствие с поправками к правилам и процедурам, даже с учетом того, что такие поправки по аэронавигации в каждое Приложение к Конвенции вносятся только один раз в год.

3.3 Предлагается следующая поправка к резолюции 44/1:

**Резолюция 44/1. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся непосредственно аэронавигации**

#### **ДОБАВЛЕНИЕ А**

##### **Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)**

...

*Ассамблея постановляет:*

...

~~8. Даты начала применения поправок к Приложениям и PANS устанавливаются таким образом, чтобы Договаривающимся государствам не нужно было изменять свои национальные правила более двух раз в календарном году, если этого не потребуют исключительные обстоятельства. В порядке применения вышесказанного, когда это практически возможно, любое Приложение или документ PANS не должны изменяться чаще, чем один раз в календарный год.~~

##### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует обеспечить полное соответствие положений SARPS и PANS. Кроме того, Совету следует принять меры для совершенствования обработки, представления и повышения действенности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и другие соответствующие положения, особенно касающиеся сложных систем и их вида применения. С этой целью Совету следует содействовать разработке и обновлению общих требований к системам, их функциям и характеристикам. Совету следует продолжать изыскивать наиболее подходящие средства разработки, перевода, обработки и распространения технических требований.

...

~~4. При применении положения пункта 8 постановляющей части выше Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 месяцев.~~