

КОНСУЛЬТАТИВНО-
АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО
«БЕЗОПАСНОСТЬ
ПОЛЕТОВ»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

В РЕШЕНИЯХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ И ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ
РАЗВИТЫХ СТРАН МИРА И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

ВЫПУСК 9
СЕНТЯБРЬ 2013

mail@aviasafety.ru | +7 (916) 130-0864



КОНСУЛЬТАТИВНО-
АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО
«БЕЗОПАСНОСТЬ
ПОЛЕТОВ»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

В РЕШЕНИЯХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ И ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ
РАЗВИТЫХ СТРАН МИРА И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

ВЫПУСК 10
СЕНТЯБРЬ 2013

mail@aviasafety.ru | +7 (916) 130-0864

Система докладов о происшествиях ЕС – Европарламент ставит безопасность полетов на первое место

Брюссель, 17 сентября 2013

Летчики и авиадиспетчеры Евросоюза одобряют положительное голосование европарламентариев по вопросу предлагаемого нового Постановления о сообщениях об авиационных происшествиях. Сегодня Комитет по транспорту Европарламента пришел к согласию по вопросу уточнения и улучшения порядка сообщений о происшествия, касающихся безопасности полетов и создания надежной юридической базы для повышения уровня безопасности полетов в Европе.

«Пилоты европейских авиакомпаний и авиадиспетчеры поддерживают принятие этого доклада», - говорит Президент ECA (European Cockpit Association - Профессиональная организация, объединяющая 38 тысяч пилотов стран Европы) Нико Моорбах, - «Ориентация на безопасность, подтвержденная докладчиком от Европарламента г-жой де Вейерак, и активно поддержанная ее коллегами в комитете по транспорту, - весьма примечательна. Настоящая культура безопасности признает, что у нее всегда есть возможность совершенствования. Депутаты Европарламента поняли это и внесли ценные поправки и в без того хорошее предложение Еврокомиссии».

Ввиду предстоящих переговоров между различными структурами Президент Международной федерации ассоциаций авиадиспетчеров Алексис Братвайте заявил: «Теперь министры ЕС должны обратить внимание на волю граждан Европы и экспертов в области авиации и начать уделять больше внимания безопасности. Сегодняшнее голосование в Комитете по транспорту Европарламента дает это четко понять».

Проголосовав подобным образом, Комитет по транспорту сохраняет свой последовательный и четкий подход к улучшению системы докладов о происшествиях в Европе и двигается в направлении, противоположном позиции министров транспорта Евросоюза, которые в июне сделали текст обтекаемым. Комитет по транспорту поддержал положения, которые направлены на обеспечение того, что профессионалы в области безопасности полетов, такие как летчики и авиадиспетчеры, были бы под защитой при сообщении о любых происшествиях и ошибках, а также того, чтобы представленная ими информация не была использована неправильно. Эти положения помогут создать всеобъемлющую юридическую базу для сбора и анализа данных об авиационных происшествиях, что крайне важно для определения соответствующих видов рисков для безопасности. С учетом изменений, принятых парламентариями, предлагаемое Постановление о сообщениях о происшествиях является прочной основой для развития истинной разумной среды юридической культуры в Европе.

https://www.eurocockpit.be/stories/20130917/eu-occurrence-reporting-european-parliament-puts-aviation-safety-first

Большие надежды на ассамблею ИКАО

Женева, 18 сентября 2013

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) возлагает большие надежды на решения, которые примут государства на 38-й ассамблее ИКАО.

«Главным в повестке дня Ассамблеи станет вопрос изменения климата. Мы ожидаем, что государства примут решения, которые позволят отрасли реализовать ее амбициозные обязательства по стабилизации выбросов в атмосферу с 2020, через программу развития с нулевым выбросом углеродов (CNG2020). Крайне важно, чтобы правительства по-прежнему направляли свои усилия на достижении соглашения о глобальном решении. Экология является глобальной проблемой. Авиация является глобальной отраслью. И нам нужно найти глобальный путь движения вперед. Национальные и региональные схемы являются политизированными отвлекающими маневрами. Мы не должны позволить, чтобы подобные дискуссии встали на пути того прогресса, которого следует добиться», сказал Генеральный директор ИАТА Тони Тайлер.

У правительств и отрасли общая цель - обеспечить реализацию в авиации программы CNG2020. Существует общее понимание того, что этого можно достигнуть на основе стратегии четырех принципов по улучшению технологии, внедрению более эффективной инфраструктуры и улучшенных методов эксплуатации. Четвертый принцип – рыночные меры – также будет необходим для заполнения бреши, до тех пор, пока другие элементы стратегии не достигнут своего полного потенциала.

Хотя все четыре принципа стратегии являются важными, ожидается, что определение глобального подхода к рыночным мерам останется в центре дискуссий между правительствами.

На состоявшемся в июне ежегодном общем собрании ИАТА представители авиакомпаний - членов организации подавляющим большинством голосов приняли резолюцию, призывающую правительства договориться о международной обязательной схеме процесса сокращения выбросов углерода с применением единой рыночной меры по всему миру. Все это нашло отражение в едином рабочем документе, представленном Ассамблее Международным советом аэропортов (ACI), Организацией гражданского аэронавигационного обслуживания (CANSO), Международным координационным советом ассоциаций авиакосмической промышленности (ICCAIA), Международным советом по деловой авиации (IBAC) и ИАТА.

Эти пять организаций призывают Ассамблею:

- договориться о дорожной карте по разработке единой глобальной рыночной меры для авиации, реализуемой с 2020, которую можно бы было принять на Ассамблее ИКАО в 2016

- договориться о глобальной рыночной мере, включая достижение цели CNG2020

- обратиться к ИКАО с просьбой разработать, тем временем, ряд основных принципов, которые могли бы помочь заложить основы единой глобальной рыночной меры, включая стандарт ИКАО по контролю авиационных выбросов, докладов о них и их проверки; а также разработать механизм определения качества методов сокращения выбросов, который может быть использован в глобальной рыночной мере для авиации.

Права пассажиров и защита потребителей

Отрасль также надеется, что правительства договорятся о скоординированном во всемирном масштабе подходе к защите потребителей. ИАТА представила рабочий документ по правам пассажиров, который призывает правительства договориться о комплексе основных принципов защиты прав потребителей, направленных на противодействие распространению нескоординированных национальных и региональных норм по правам пассажиров. Принимая во внимание последствия подобной правовой фрагментации для потребителей, 6-я Всемирная конференция воздушного транспорта призвала к разработке основных принципов защиты потребителей. Ежегодное общее собрание ИАТА 2013 единогласно приняло резолюцию, определяющую такие основные принципы. ИАТА обращается к Ассамблее с просьбой использовать эти принципы в работе ИКАО по разработке общей позиции правительств и призвать государства включить принципы, содержащиеся в резолюции ИАТА в действующие и будущие нормы, касающиеся прав пассажиров.

В соответствующем рабочем документе ИАТА призывает государства принять Монреальскую конвенцию 1999 (МС99). Хотя МС99 определила современный, справедливый и эффективный режим регулирования обязательств перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах, на сегодняшний день только 103 государства – члена ИКАО (54%) стали ее участниками. Всеобщее принятие МС99 будет означать, что правительства действительно могут обеспечить применение современных и справедливых обязательств касательно требований пассажиров и грузоотправителей в независимости от маршрута или пункта назначения.

Полная повестка

Кроме вопросов изменения климата и прав пассажиров отрасль представила шесть других документов по широкому спектру вопросов.

- Расширенная программа эксплуатационной безопасности авиакомпаний (IOSA). Безопасность является основным приоритетом, как для отрасли, так и для правительств. Программа эксплуатационной безопасности авиакомпаний является инструментом, который позволяет авиакомпаниям добиться соответствия лучшей мировой практике управления безопасностью, включая соответствие стандартам ИКАО. С тех пор как IOSA стала условием членства в ИАТА, обозначилась четкая тенденция: авиакомпании, зарегистрированные в программе эксплуатационной безопасности, постоянно имеют лучшие показатели безопасности, чем те, которые не прошли процесс аудита. Аудит становится еще более жестким по мере внедрения расширенной программы эксплуатационной безопасности авиакомпаний. ИАТА просит

государства признать и поддержать успех расширенной программы эксплуатационной безопасности авиакомпаний.

- Контроль данных о пассажирах и пограничный контроль. Растущее число государств требует, чтобы авиакомпании в интересах пограничного контроля и безопасности передавали в электронном виде данные пассажиров, такие как предварительная информация о пассажирах и персональные данные о пассажирах (PNR). Зачастую эти требования не соответствуют стандартам и нормам, установленным ИКАО и Всемирной таможенной организацией. Нестандартные требования влияют не только на государства, но и на работу авиакомпаний и на проездные расходы пассажиров. ИАТА просит ИКАО повысить уровень понимания стандартов ИКАО по данным о пассажирах и усилить меры по их выполнению.

- Глобальные навигационные спутниковые системы. Глобальная навигационная спутниковая система - ключевая технология инфраструктуры связи, навигации и наблюдения. Сегодня используются системы GPS (США) и ГЛОНАСС (Россия). Новые системы, внедряемые для авиации, включают в себя Galileo (Европа) и Beidou (Китай). Отрасль поддерживает и поощряет гармоничное и экономичное внедрение глобальных навигационных спутниковых систем. В своем рабочем документе ИАТА просит Ассамблею дать указание государствам позволить международным операторам использовать любую имеющуюся систему спутниковой навигации при условии, что она отвечает необходимым требованиям, а не настаивать на обязательном использовании той или иной системы. Это поможет отрасли реализовать преимущества современной технологии управления воздушным движением, используя имеющееся сегодня на борту самолетов оборудование.

- Производство полетов. Отмечается увеличение объема документации, которые требуют государства для того, чтобы разрешить производство полетов авиакомпаниям, зарегистрированным в других странах. Для соответствия такому порядку авиакомпании должны представлять множество документов, не имеющих отношения к безопасности полетов. Подготовка такой документации ведет к росту расходов и административного бремени. ИАТА просит государства придерживаться стандартизированного порядка и формы оформления Сертификата эксплуатанта и соответствующих эксплуатационных документов. ИАТА также обращается с просьбой к государствам признать действительными сертификаты эксплуатанта и соответствующие эксплуатационные документы, выданные другими странами, если они соответствуют Приложению 6 Чикагской конвенции.

В соответствующем рабочем документе ИАТА призывает все государства присоединиться к электронному реестру сертификата эксплуатанта ИКАО, что уменьшит или устранит необходимость в обременительной канцелярской работе, которая никоим образом не повышает безопасность полетов.

Шум.

ИАТА поддерживает рекомендацию комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации касательно того, чтобы государства воздерживались от

наложения эксплуатационных ограничений на самолеты, которые отвечают нынешнему стандарту сертификации по шуму (Приложение 16, Том 1, глава 4 и/или 14) или введения мер, которые могли бы привести к постепенному выводу из эксплуатации самолетов, которые соответствуют действующим стандартам по шуму.

Подготовка персонала.

ИАТА также призывает государства придерживаться согласованного на международном уровне стандарта по разрешению использования авиационных тренажеров. Такое выполнение положений стандарта позволит авиационной отрасли сэкономить миллионы долларов, не снижая при этом уровень безопасности полетов.

Ассамблея ИКАО, проводимая раз в три года, откроется в Монреале 24 сентября 2013 в присутствии делегатов из 191 государства – членов ИКАО, которые рассмотрят ряд самых острых проблем всемирной отрасли воздушных перевозок. Ассамблея завершит свою работу 4 октября. С ее результатами можно будет ознакомиться на сайте ИКАО.

http://view.s6.exacttarget.com/?j=fed4167075650778&m=fe9012717c600d7d77&ls=fe4e1c747163037b7d11&l=ff2611797163&s=fe5e1774736704757111&jb=ffcf14&ju=fe8b1275766c0c7977&r=0

Канада и Европейское агентство по авиационной безопасности подписали соглашение, которое поднимет уровень безопасности полетов

Монреаль, 24 сентября 2013



Министерство транспорта Канада и Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) пришли сегодня к договоренности укрепить сеть безопасности вокруг международных воздушных перевозок.

Согласно этой договоренности Министерство транспорта Канада и Европейское агентство по авиационной безопасности будут осуществлять общие проверки иностранных коммерческих самолетов в рамках своей юрисдикции и обмениваться информацией о таких проверках.

Проверки проводятся для того, чтобы убедиться, что авиакомпании выполняют нормы по безопасности. В результате Канада получит эффективный механизм получения информации о соответствии требованиям по безопасности международных авиакомпаний, который будет базироваться на результатах проверок, проводимых другими странами – членами EASA, в состав которого входят свыше сорока государств. Со своей стороны министерство транспорта Канады будет выполнять свою часть работы, предоставляя информацию о своих регулярных проверках другим странам - членам.

Договоренность была достигнута в рамках программы оценки безопасности иностранных самолетов.

По заявлению представителей министерства транспорта Канады, воздушные перевозки не ограничиваются канадскими границами, и именно поэтому Министерство находится в постоянном сотрудничестве с иностранными партнерами с целью определения путей дальнейшего повышения уровня безопасности в международном масштабе.

http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-2013-h121e-7351.html

Еврокомиссия призывает Италию, Кипр и Грецию выполнять правила Евросоюза для того, чтобы разблокировать загруженность воздушного пространства Европы

Брюссель, 26 сентября 2013

Сегодня Еврокомиссия потребовала от Италии, Кипра и Греции срочно дать разъяснения касательно мер, предпринимаемых для создания функциональных блоков воздушного пространства согласно требованиям законодательства о Едином европейском воздушном пространстве от 2004, принятого для реформирования устаревшей европейской системы управления воздушным движением. Функциональные блоки воздушного пространства призваны заменить нынешнюю разрозненную систему двадцати семи национальных блоков управления воздушным движением на сеть, состоящую из более крупных региональных блоков. Это позволит увеличить эффективность, сократить расходы и уменьшить количество выбросов в атмосферу. Еврокомиссия ищет пути предотвращения дефицита производственных мощностей с учетом того, что количество рейсов по прогнозам увеличится в ближайшие 10 – 20 лет на 50 процентов.

В целом неэффективность разрозненного воздушного пространства Европы ведет к ежегодным дополнительным финансовым расходам для авиакомпаний и их клиентов в размере около 5 млрд. евро в год. Длительность рейса увеличивается в среднем на 42 километра. В результате сжигается больше топлива, увеличивается уровень выбросов в атмосферу, возрастают расходы потребителей и увеличиваются задержки рейсов. США контролируют такое же воздушное пространство с большим объемом воздушного движения почти за половину суммы европейских расходов.

Вице-президент Еврокомиссии Сиим Каллас заявил: «Эта юридическая акция должна стать мощным политическим сигналом касательно нашей решимости добиться осуществления столь необходимой реформы управления воздушным движением Европы. Более 10 лет наши авиакомпании и их пассажиры вынуждены терпеть низкий уровень услуг и превышение всех сроков на пути реализации проекта Единого европейского воздушного пространства. Мы не можем позволить, чтобы такое положение сохранялось и далее. Европейское воздушное пространство стоит перед угрозой нехватки производственных мощностей. Реформа нашей устаревшей системы

слишком важна для пассажиров, авиакомпаний и окружающей среды, чтобы ее провалить».

Начиная с 2004 года государства - члены должны были установить функциональные блоки воздушного пространства. Из-за медленного продвижения вперед в 2009 году был установлен обязательный срок окончания работ 4 декабря 2012, но реализации проекта по-прежнему осуществляется крайне медленно. Направив официальное предупреждение, Еврокомиссия стремится получить от Италии, Кипра и Греции разъяснение о мерах, принятых ими для создания основных правовых конструкции для введения функциональных блоков воздушного пространства.

Задержки во внедрении действующих функциональных блоков воздушного пространства в значительной степени сдерживают реализацию проекта Единого воздушного пространства Евросоюза. Это в свою очередь снижает эффективность всей системы управления воздушным движением в Европе, что ведет к дополнительным издержкам в размере в почти 5 млрд. евро в год, которые в итоге ложатся на плечи авиакомпаний и их пассажиров. Кроме этого, увеличивается время перелетов, задержек и объем выбросов в атмосферу.

К истории вопроса

Функциональные блоки воздушного пространства находятся в центре амбициозных планов по реформированию устаревшей системы управления воздушным пространством Европы и по созданию Единого европейского воздушного пространства.

В своем официальном предупреждении Еврокомиссия потребовала от Италии, Кипра и Греции предоставить информацию о том, как они выполняют основные положения законодательства о Едином европейском воздушном пространстве и, прежде всего, статью 9а Постановления (ЕС) № 550/2004, которая предусматривает обязательное внедрение функциональных блоков воздушного пространства всеми государствами – членами (ЕС) до 4 декабря 2012. При этом государства были обязаны обеспечить оптимальное использование воздушного пространства с точки зрения провозной способности и эффективности полетов, а также включиться в оптимизированную систему аэронавигационных услуг в пределах ЕС.

Для создания функциональных блоков воздушного пространства государства – члены должны были, прежде всего, ввести в действие правовую структуру через подписание ими государственных соглашений. Только после появления правовой базы можно начинать сложную практическую работу по повышению эффективности в плане уменьшения задержек рейсов, сокращения расходов и выбросов в атмосферу.

В настоящее время Еврокомиссия изучает случаи нарушения всеми государствами – членами требований, касающихся функциональных блоков воздушного пространства. В первую очередь теми, у которых не виден прогресс. Несмотря на крайний срок - декабрь 2012 - для создания государствами – членами функциональных блоков воздушного пространства, ни один из девяти блоков, которые должны были быть

созданы по проекту единого воздушного пространства, не введен в эксплуатацию полностью.

Кроме применения санкций против государств, которые не выполняют свои юридические обязательства по действующему законодательству о Едином европейском воздушном пространстве Еврокомиссия также приняла пакет законодательных мер по «Единому европейскому воздушному пространству 2», который призван ускорить реформу Европейской системы управления воздушным движением с помощью «закручивания гаек» для того, чтобы система смогла выдержать большее давление и способствовать осуществлению амбициозных реформ.

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-860_en.htm

Правительство Канады вкладывает средства в обеспечение безопасности в аэропорту г. Сент Эндрюс

Сент Эндрюс, Манитоба, 26 сентября 2013



Сегодня представители правительства Канады объявили о выделении средств на важный проект повышения уровня безопасности в аэропорту Сент Эндрюс

В рамках программы финансовой помощи аэропортам аэропорт Сент Эндрюс, получит 203784 канадских долларов на замену плужной машины для уборки снега, которая поможет обеспечить безопасную эксплуатацию летного поля как для пассажиров, так и для обслуживающего персонала.

«Аэропорт Сент Эндрюс является важным авиационным хабом для местных жителей, развития бизнеса, туризма и торговли», - заявил представитель правительства, - «Выделение средств повысит уровень безопасности для всех, кто пользуется этим аэропортом».

. К настоящему времени с учетом сегодняшних новостей в рамках программы финансовой помощи аэропортам аэропорт Сент Эндрюс получил свыше 3 млн. долларов на девять проектов. С начала вступления программы в силу правительство Канады вложило более 608 млн. долларов в 757 проектов в 174 аэропортах. Модернизации включает в себя приобретение и замену тяжелого мобильного оборудования летного поля, установку заборов для защиты от диких животных и ремонт покрытий взлетных полос, освещения летного поля и электрических систем.

http://www.tc.gc.ca/eng/mediaroom/releases-2013-h123e-7355.html