

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ДОКЛАД

СОРОК ВОСЬМОГО СОВЕЩАНИЯ

ЕВРОПЕЙСКОЙ ГРУППЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО

ПЛАНИРОВАНИЯ

(Париж, 28 - 30 ноября 2006 года)

Использованные в настоящем издании обозначения и изложение материала не предполагают выражения какого-либо мнения со стороны ИКАО относительно правового статуса какой-либо страны, территории, города или района или их полномочных органов или относительно делимитации их рубежей или границ.

СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ВЫВОДОВ	iv
ПЕРЕЧЕНЬ РЕШЕНИЙ	v
0. ВВЕДЕНИЕ	1
1. РАССМОТРЕНИЕ ВАЖНЫХ СОБЫТИЙ.....	2
Сербия и Черногория	2
Босния и Герцеговина	2
Международные организации	2
Итоги и выполнение решений Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов	2
Итоги и выполнение рекомендаций совещания ALLPIRG/5	3
Положение с пересмотром круга полномочий EANPG	5
Единое европейское небо	5
Изменения в составе Европейского/Североатлантического бюро	5
2. ДЕЙСТВИЯ ПО ИТОГАМ ПРЕДЫДУЩЕГО СОВЕЩАНИЯ EANPG	6
Исследования турбулентности в следе, вызываемой воздушными судами типа Аэробус А380.....	6
Полеты в сложных метеорологических условиях и влияние турбулентности в следе.....	6
Новая информация и перспективы относительно полетов беспилотных летательных аппаратов за пределами раздельного воздушного пространства.....	7
Своевременное представление комментариев к предложениям о поправках	7
Отчет о положении с выполнением предыдущих выводов и решений EANPG	7
Использование указателя местоположения EU.....	7
3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ В АВИАЦИИ.....	7
Системы управления безопасностью полетов	7
Обзор безопасности полетов при ОрВД.....	8
Региональные инициативы по безопасности полетов.....	8
Внедрение СУБП в восточной части региона.....	9
Представление донесений о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД в Европе	11
Региональная база данных о недостатках в аэронавигации	12
Использование стандартной фразеологии	12
Один язык – одна операционная среда.....	13
4. ВОПРОСЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ВНЕДРЕНИЯ	14
Инициативы Глобального плана (GPI).....	14
Пересмотр философии регионального аэронавигационного планирования	14
Пересмотр положений ИКАО, касающихся планирования маршрутов ОВД	17
Координация планов перехода к системам CNS/АТМ для восточной части Европейского региона ИКАО.....	17
Северная трансрегиональная координация.....	18
Правила эксплуатации приемо-ответчиков режима S	23
Централизованная система назначения и организации кодов (CCAMS).....	23
Коды ВОРЛ в Ближневосточном регионе ИКАО	24
Продолжительная потеря связи.....	25

Предложение о поправке к PANS-ATM, док. 4444	26
Предложение о поправке к док. 7030/4 ИКАО	26
Проблемы, связанные со спектром авиационных частот	27
Вопросы, связанные с подготовкой к ВРК-2007	28
Использование мобильных телефонов GSM на борту воздушных судов	28
Глобальная координация и контроль за изменением адресов AMHS	29
Первое издание Европейского руководства по AMHS	30
Внедрение средства SAFIRE	31
Потребности в MLS	31
Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц	33
<i>Заявление Испании в отношении сетки частот с интервалом 8,33 кГц</i>	35
Требования к уровню знания профессионального языка	35
План действия для оказания помощи государствам во внедрении ими требований к уровню знания профессионального языка	35
Рекомендуемая квалификация для принимающих экзамены и проводящих собеседование	36
Семинары/практикумы по внедрению требований к уровню знания профессионального языка	36
Внутренняя проверка готовности к внедрению требований к уровню знания профессионального языка	37
Глобальный конгресс по САИ	38
Внедрение электронных данных о рельефе местности и препятствиях (eTOD)	39
Мероприятия, связанные с Всемирной системой зональных прогнозов (ВСЗП)	41
Внедрение службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW) в Европейском регионе	41
Назначение государственных станций наблюдения за вулканами	42
Европейские сообщения SIGMET и AIRMET	43
Поправка к части VI-MET Европейского аэронавигационного плана /документа FASID	43
Исключительное использование прогнозов в цифровой форме, обеспечиваемых ВЦЗП	44
Прогнозы дальности видимости на ВПП (RVR): отчет о текущем положении	44
Эксплуатационные требования к метеорологической информации, необходимой для оценки пропускной способности аэропорта	44
Информация о ветре для органов ОрВД в 7 европейских аэропортах	45
Трансляция данных о видимости посредством эксплуатационного полетно-информационного обслуживания	45
5. МОНИТОРИНГ	45
Отчет по итогам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе	45
Отчет по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе – выполнение целей безопасности полетов	46
Цель безопасности полетов № 1	46
Цель безопасности полетов № 2	47
Цель безопасности полетов № 3	48
Отчет по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе - вывод	48
6. НЕДОСТАТКИ	51
Недостатки, связанные с безопасностью полетов	51
Гармонизация схемы эшелонов полета	51
Внедрение WGS-84	52

7. РАЗНОЕ.....	52
Семинары и практикумы	52
Структура полномочных органов гражданской авиации Российской Федерации.....	53
Свидетельство диспетчера УВД Европейского сообщества	53
Пропускная способность аэропорта	53
Рабочая программа EANPG и связанный с ней перечень задач	53
Следующее совещание EANPG	53

ПЕРЕЧЕНЬ ВЫВОДОВ

Вывод 48/1 EANPG - Исследование турбулентности в следе	6
Вывод 48/2 EANPG - Комментарии к предложениям о поправках	7
Вывод 48/3 EANPG - Системы управления безопасностью полетов.....	8
Вывод 48/4 EANPG - Внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП) при ОрВД – восточная часть Европейского региона ИКАО	10
Вывод 48/5 EANPG - Внедрение управления безопасностью полетов	10
Вывод 48/7 EANPG - Информация и инструктивный материал по системам управления безопасностью полетов (СУБП)	11
Вывод 48/8 EANPG - Представление донесений о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД в Европе	12
Вывод 48/10 EANPG - Использование одного языка и стандартной фразеологии ИКАО в одной операционной среде.....	13
Вывод 48/11 EANPG - Инициативы Глобального аэронавигационного плана	14
Вывод 48/13 EANPG - Положения ИКАО, касающиеся планирования маршрутов ОВД	17
Вывод 48/14 EANPG - Координация Плана перехода к системам CNS/ATM – восточная часть Европейского региона ИКАО	18
Вывод 48/15 EANPG - Трансрегиональная руководящая группа по воздушному пространству и обеспечивающим его системам ОрВД (TRASAS).....	21
Вывод 48/16 EANPG - Предложение о поправке к европейским Дополнительным региональным правилам (док. 7030), касающейся правил использования А-SMGCS аэродромной службой УВД в условиях ограниченной видимости на аэродроме	23
Вывод 48/17 EANPG - Внедрение режима S	24
Вывод 48/18 EANPG - Централизованная система назначения и организации кодов (CCAMS)	24
Вывод 48/19 EANPG - Предложение о поправке к PANS-ATM, док. 4444	26
Вывод 48/20 EANPG - Предложение о поправке к содержащимся в PANS-ATM (док. 4444) положениям, связанным с наведением воздушного судна на средство обеспечения конечного этапа захода на посадку, показания которого интерпретируются пилотом.	26
Вывод 48/21 EANPG - Положения ИКАО, касающиеся обязательного оснащения ВС приемоответчиками, передающими данные о давлении и абсолютной высоте	27
Вывод 48/22 EANPG - Недостатки планирования авиационного спектра радиочастот.....	28
Вывод 48/23 EANPG - Использование мобильных телефонов GSM на борту воздушных судов.....	29
Вывод 48/24 EANPG - Глобальная регистрация адресов AMHS.....	30
Вывод 48/25 EANPG - Европейское руководство по AMHS	30
Вывод 48/26 EANPG - Введение средства SAFIRE в эксплуатацию.....	31
Вывод 48/27 EANPG - Требования, связанные с MLS	33
Вывод 48/28 EANPG - Меры в поддержку внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП195	33
Вывод 48/29 EANPG - Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП195	34
Вывод 48/30 EANPG - План действий по внедрению требований к уровню знания профессионального языка.....	35
Вывод 48/31 EANPG - Рекомендуемые квалификации для экзаменаторов и лиц, проводящих собеседования.....	36
Вывод 48/32 EANPG - Семинары-практикумы по внедрению требований к уровню знания профессионального языка	37

Вывод 48/33 EANPG	–Внутренняя проверка готовности к внедрению требований к уровню знания профессионального языка	37
Вывод 48/34 EANPG	- Действия по итогам Глобального конгресса по САИ.....	39
Вывод 48/35 EANPG	-Подход на основе сотрудничества на национальном уровне к внедрению требований к eTOD	40
Вывод 48/36 EANPG	-Обеспечение прогнозов SIGWX ВСЗП в картографической форме с использованием формата PNG или эквивалентного, принятого в отрасли стандарта.....	41
Вывод 48/37 EANPG	- Предложение о поправке к формату таблицы MET ЗВ FASID	42
Вывод 48/38 EANPG	-Назначение государствами станций наблюдения за вулканами	42
Вывод 48/39 EANPG	-Применение и разработка образцового шаблона для сообщений SIGMET и AIRMET	43
Вывод 48/40 EANPG	-Предложение о поправке к Европейскому аэронавигационному плану и Документу по внедрению средств и видов обслуживания (EUR ANP/FASID), касающееся части MET	43
Вывод 48/41 EANPG	-Прогнозы дальности видимости на ВПП	44
Вывод 48/42 EANPG	- Совершенствование методики, используемой для подготовки прогнозов видимости	44
Вывод 48/43 EANPG	-Частота обновления данных о ветре, передаваемых на экраны органов УВД ..	45
Вывод 48/44 EANPG	-Включение нескольких величин видимости в сообщения, передаваемые ATIS.....	45
Вывод 48/47 EANPG	- Представление данных и надзор за отклонениями от абсолютной высоты полета	50
Вывод 48/49 EANPG	Гармонизация эшелонов полета	51
Вывод 48/50 EANPG	Внедрение WGS-84.....	52

ПЕРЕЧЕНЬ РЕШЕНИЙ

Решение 48/6 EANPG -	Представление отчетов о безопасности полетов в авиации на региональном уровне	10
Решение 48/9 EANPG -	Региональная централизованная база данных о недостатках в аэронавигации	12
Решение 48/12 EANPG -	Пересмотр Европейского регионального аэронавигационного плана	16
Решение 48/45 EANPG -	Положение с выполнением европейских целей безопасности полетов с RVSM.....	49
Решение 48/46 EANPG -	Работа европейского RMA	50
Решение 48/48 EANPG -	Возможные меры по обеспечению безопасности полетов с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM)	51

0. ВВЕДЕНИЕ

Сроки и место проведения совещания

0.1 Сорок восьмое совещание Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG/48) было проведено в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО с 28 по 30 ноября 2006 года.

Участники совещания

0.2 В совещании приняло участие 80 делегатов: члены EANPG и представители 39 государств, а также наблюдатели от 7 международных организаций. Список участников совещания приводится в **добавлении А**.

Руководство и секретариат совещания

0.3 Г-н Дирк Ничке, председатель EANPG, выполнял обязанности председателя в течение всего совещания. Г-н Карстен Тайл, Региональный директор ИКАО, Европа и Северная Атлантика, исполнял обязанности секретаря совещания. Ему помогали следующие сотрудники ИКАО: г-н Роберт Крюгер, заместитель директора, г-н Герман Преториус из штаб-квартиры ИКАО, г-н Мохаммед Смауи из Ближневосточного бюро, г-да Мишель Белан, Жорж Фирикан, Виктор Куренков, Эльхан Нахмадов, Жак Ванье, Гиллермо Вега, Андрей Иванов, а также г-жи Никки Гольдшмид и Патриция Кафф – все из Европейского/Североатлантического бюро ИКАО.

Выводы и решения

0.4 EANPG отражает свои действия в виде выводов и решений, вкладывая в эти понятия следующий смысл:

- Выводы формулируются по вопросам, которые в соответствии с кругом полномочий группы непосредственно заслуживают внимания государств, а также по вопросам, по которым ИКАО планирует предпринять действия согласно установленным процедурам.
- Решения принимаются по вопросам, затрагивающим исключительно EANPG и ее вспомогательные органы.

Повестка дня

0.5 Группа приняла следующую повестку дня, ставшую основой организации работы совещания и структуры его доклада:

- пункт 1: Рассмотрение важных событий в международной авиации
- пункт 2: Действия по итогам предыдущего совещания EANPG
- пункт 3: Вопросы безопасности полетов
- пункт 4: Стандарты и Рекомендуемая практика с будущими сроками начала применения – вопросы внедрения
- пункт 5: Вопросы планирования и внедрения
- пункт 6: Осуществление контроля
- пункт 7: Недостатки
- пункт 8: Разное

1. РАССМОТРЕНИЕ ВАЖНЫХ СОБЫТИЙ

Сербия и Черногория

1.1 Группа приняла к сведению информацию о разделении в мае 2006 года Сербии и Черногории на два суверенных государства, а также о продолжении осуществления Сербией прав и обязанностей в соответствии с Чикагской конвенцией ИКАО. Группу проинформировали о том, что Черногория начала процесс ратификации Конвенции ИКАО, и члены группы выразили надежду на участие коллег из Черногории в работе группы.

Босния и Герцеговина

1.2 Группа отметила, что в соответствии с Резолюцией 1575 (2004 год) и 1639 (2005 год) Совета безопасности Организации Объединенных Наций Командующий европейскими силами (COMEUFOR) располагает исключительными полномочиями на введение правил и процедур, определяющих порядок управления и контроля воздушного пространства над Боснией и Герцеговиной. Группу проинформировали о предпринятых инициативах по передаче этих полномочий Министерству связи и транспорта Боснии и Герцеговины, что позволит этому государству взять на себя все привилегии и обязательства, вытекающие из положений Чикагской конвенции. Группа поздравила все заинтересованные стороны с таким развитием событий и выразила надежду на то, что запланированная передача произойдет как можно скорее.

Международные организации

1.3 Группу проинформировали о том, что 22 ноября 2006 года Совет ИКАО решил включить Организацию гражданских провайдеров аэронавигационного обслуживания (CANSO) в перечень международных организаций, приглашаемых в качестве наблюдателей на некоторые совещания. Группа поздравила Совет с этим решением, поскольку считала CANSO ценным вкладчиком в свою деятельность, и просила Регионального директора приглашать представителей CANSO, по мере необходимости, на совещания EANPG и ее вспомогательных органов.

Итоги и выполнение решений Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов

1.4 Группа приняла к сведению итоги Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/2006), которая была проведена в штаб-квартире ИКАО в Монреале 20 - 22 марта 2006 года в поддержку [Стратегической цели А – Безопасность полетов](#). Вся документация этой конференции, включая краткий отчет о проходивших на ней дискуссиях, выводы и рекомендации, а также принятая на конференции Декларация размещены на вэб-сайте:

<http://www.icao.int/icao/en/dgca/index.html>

1.5 Группа отметила, что во исполнение выводов и рекомендаций Конференции Совет и Секретариат ИКАО начали целый ряд последующих действий, информация о которых была распространена с помощью следующих госписем:

- Е 4/210.4-06/67 от 14 июля 2006 года, информировавшем о признании действительными удостоверений и свидетельств других государств;
- AN 20/1, Е 4/210.4-06/88 от 27 октября 2006 года, информировавшем о разработке программы в поддержку Единой стратегии ИКАО по решению недостатков, связанных с безопасностью полетов; и

- Е 4/210.4-06/92 от 27 октября 2006 года, информировавшем о рекомендациях Конференции, призывающих государства принять надлежащие меры, и запросившем у них соответствующую информацию, которая должна помочь Совету оценить прогресс в реализации этих рекомендаций.

1.6 Группу проинформировали о том, что в соответствии с сформулированным в п. 4 Декларации Конференции призывом Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО приступило к организации серии учебных курсов по вопросам внедрения систем управления безопасностью полетов (СУБП). Первый курс был проведен в Киеве (Украина) с 20 по 24 ноября 2006 года, а второй (к сожалению, уже полностью заполненный) будет проходить в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО с 12 по 16 февраля 2007 года. Вместе с тем следует отметить, что на третьем курсе, который будет проходить с 26 по 30 марта 2007 года также в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО в Париже, пока имеются свободные места.

1.7 В настоящее время планируется проведение дополнительных учебных курсов в Ташкенте (Узбекистан) в мае 2007 года и в Ереване (Армения) в сентябре/октябре 2007 года, а также рассматриваются просьбы других государств о проведении учебных курсов в 2007 году. Информация о региональных или субрегиональных учебных курсах по вопросам внедрения СУБП будет регулярно обновляться на вэб-сайте:

<http://www.paris.icao.int/>

1.8 Группа выразила свое удовлетворение по поводу мероприятий, проводимых во исполнение решений и рекомендаций конференции DGCA/2006 на глобальном, региональном и субрегиональном уровнях, а также предложила государствам и международным организациям рассмотреть вопрос о своем соответствующем участии в будущих курсах в целях обеспечения гармонизированного внедрения управления безопасностью полетов.

Итоги и выполнение рекомендаций совещания ALLPIRG/5

1.9 Группу проинформировали о том, что 23-24 марта 2006 года в штаб-квартире ИКАО в Монреале было проведено пятое совещание Консультативной группы ALLPIRG (ALLPIRG/5). На этом совещании EANPG была представлена своим председателем и секретарем. Группа отметила, что документация этого совещания, включая его доклад, размещены на вэб-сайте:

http://www.icao.int/cgi/goto_rao.pl?/icao/en/ro/allpirg/allpirg5/index.html

1.10 Группу проинформировали о рассмотрении доклада совещания ALLPIRG/5 Аэронавигационной комиссией ИКАО 23 мая 2006 года и Советом ИКАО 13 июня 2006 года. Итогом этих рассмотрений стал план действий, который был разослан участникам этого совещания письмом М 7/1-06/075 от 16 июня 2006 года, которое было представлено участникам совещания EANPG.

1.11 Группу проинформировали о инициативах, предпринятых Европейским/Североатлантическим бюро в ответ на упомянутый план действий, и она приняла к сведению положение с реализацией каждого из нижеперечисленных выводов:

вывод 5/2 – Реализация инициатив Глобального плана

Группе предложили принять меры в отношении предложения по пункту 4.с повестки дня (см. п. 4.4.1 доклада).

вывод 5/4 – Применение модели ТЭО к системам CNS/ATM

Принятие мер задерживается до проведения учебного практикума, упомянутого в выводе 5/3.

вывод 5/5 – База данных и вход GIS для Глобального АНП ИКАО

Вход GIS для использования Европейским/Североатлантическим бюро пока не обеспечен.

вывод 5/7 – Преимущества систем CNS/ATM с точки зрения окружающей среды

Этот вывод будет учтен при выполнении будущих мероприятий.

вывод 5/8 – Глобальная координация маршрутов ОВД

Этот вопрос был скоординирован между Азиатским/Тихоокеанским (ASIA/PAC) региональным бюро в Бангкоке, Ближневосточным (MID) региональным бюро в Каире и Европейским/Североатлантическим бюро. Было также начато сотрудничество с Евроконтролем в отношении разработки базы данных для планирования маршрутов ОВД.

вывод 5/9 – Структура узловых диспетчерских районов и зональная навигация

Этот вопрос уже включен в рабочую программу EANPG.

вывод 5/11 – Управление безопасностью полетов при ОрВД

Действия по этому вопросу уже начаты европейскими государствами в сотрудничестве с Европейским/Североатлантическим бюро, как изложено в п. п. 1.6 - 1.8 above доклада.

вывод 5/12 – Координация между региональными контролирующими органами

Этот вопрос был скоординирован между Азиатско/Тихоокеанским, Ближневосточным и Европейским/Североатлантическим бюро, и "стартовое" совещание по нему планируется провести в первом квартале 2007 года.

вывод 5/13 – Внедрение концепции аэронавигации на основе требуемых характеристик

Данный вопрос уже принят во внимание в европейских проектах по внедрению.

вывод 5/14 – Региональная база данных по аэронавигационным недостаткам с оперативным доступом

Меры по этому вопросу были предложены группе, и она обсудила их по пункту 5 повестки дня (см. п. 5.3.3 доклада).

вывод 5/15 – Крайние меры для решения региональных аэронавигационных недостатков

Процедура принятия крайних мер будет применяться в каждом конкретном случае на индивидуальной основе.

вывод 5/16 – Внедрение терминалов VSAT

Данный вопрос уже принят во внимание в рамках европейских проектов по внедрению.

вывод 5/18 – Поправки к Дополнительным региональным правилам (Док. 7030)

После консультации с штаб-квартирой ИКАО, Азиатско/Тихоокеанским и Ближневосточным бюро, Европейское/Североатлантическое бюро начало работу по изменению структуры документа 7030 и приведения охватываемых им районов применения в соответствии с районами применения Аэронавигационных планов.

1.12 Группа с удовлетворением приняла к сведению информацию о работе, выполняемой в качестве последующих мер по итогам совещания ALLPIRG/5.

Положение с пересмотром круга полномочий EANPG

1.13 Группу проинформировали о работе по пересмотру кругов полномочий региональных групп планирования и реализации проектов (PIRG), проделанной небольшой специальной рабочей группой, состоящей из членов Секретариата и Аэронавигационной комиссии, в поддержку [Стратегической цели D – Эффективность](#). Было отмечено, что эта группа не смогла представить отчет Совету ИКАО, и что в руководящие принципы и порядок процедуры (т.е. в справочник) каждой группы PIRG, включая статус их членов и наблюдателей, потребуется внести соответствующие поправки после утверждения новых кругов полномочий Советом ИКАО.

1.14 Что касается авиационной безопасности, специальная рабочая группа пришла к мнению, что эти вопросы являются особо специфичными и поэтому требуют очень специфичных экспертных знаний, в связи с чем они не укладываются в рамки работы групп PIRG. EANPG энергично поддержала этот вывод.

1.15 Группа приняла к сведению итоги дискуссий специальной рабочей группы по вопросам безопасности полетов и поддержала вывод о том, что участие EANPG в работе по безопасности полетов потребует создания новых подгрупп с другим составом экспертов от государств и международных организаций, а также дополнительной поддержки со стороны Секретариата Европейского/Североатлантического бюро.

Единое европейское небо

1.16 Группу проинформировали о достигнутом прогрессе и планируемых окончательных сроках принятия Европейской Комиссией правил внедрения "единого европейского неба".

Изменения в составе Европейского/Североатлантического бюро

1.17 Группу проинформировали, что г-н Жорж Фирикан, региональный эксперт по вопросам внедрения АНО, был назначен заместителем Регионального директора, начиная с 1 июня 2007 года, когда этот пост освободится в результате выхода в отставку занимающего его в настоящее время заместителя Регионального директора г-на Роберта Крюгера. Группа выразила благодарность г-ну Крюгеру за его поддержку и плодотворное сотрудничество и поздравила г-на Фирикана с новым назначением.

1.18 Группа приняла к сведению, что 21 августа 2006 года г-н Эльхан Нахмадов занял должность регионального эксперта по вопросам внедрения АНО, и что он специализируется в области связи, навигации, наблюдения (CNS). Группа поздравила г-на Нахмадова с назначением.

1.19 Группу также проинформировали о том, что 7 января 2007 года пост регионального эксперта по метеорологии будет освобожден занимающим его в настоящее время г-ном Гиллермо Вега. Группа выразила г-ну Вега благодарность за поддержку и сотрудничество.

1.20 В этой связи группа отметила, что пост, который станет вакантным после ухода г-на Вега, не будет, по-видимому, заполнен сразу же после 7 января 2007 года. Работая на своем посту в Европейском/Североатлантическом бюро, г-н Вега не только обеспечивал поддержку Группе планирования систем в Северной Атлантике (NAT SPG) и самой EANPG, но также Региональной группе аэронавигационного планирования и реализации проектов Ближневосточного региона (MIDANPIRG). Поэтому было высказано опасение, что если данный пост будет оставаться вакантным на протяжении длительного промежутка времени, это приведет к проблемам в работе по планированию и внедрению вышеупомянутых трех групп. Поэтому группа предложила Региональному директору предпринять максимальные усилия для заполнения этой важной вакансии как можно скорее после 7 января 2007 года.

2. ДЕЙСТВИЯ ПО ИТОГАМ ПРЕДЫДУЩЕГО СОВЕЩАНИЯ EANPG

Исследования турбулентности в следе, вызываемой воздушными судами типа Аэробус А380

Полеты в сложных метеорологических условиях и влияние турбулентности в следе

2.1 По просьбе Соединенного Королевства группа обсудила информационный документ, содержащий рекомендации группы экспертов (Руководящей группы), которая, под эгидой Федерального авиационного управления (ФАУ) США, Евроконтроля, Объединенных авиационных администраций (JAA) и авиастроительной компании (Аэробус) занималась аспектами турбулентности, вызываемой завихрениями в следе воздушных судов типа А380.

2.2 В связи с обсуждением вопроса о турбулентности в следе группа рассмотрела информацию, представленную Российской Федерацией, связанную с инцидентом, вызванным завихрениями в следе, о котором докладывала Ирландия, и который обсуждался на предыдущем совещании EANPG. Группу проинформировали, что в инциденте, доложенном Ирландией, сопутствующим фактором могли быть преобладающие метеорологические условия, и что важно своевременно обеспечивать летные экипажи информацией о метеорологических условиях, как это было особо подчеркнуто во время работы, выполняемой в рамках шестого проекта "Безопасный полет" Европейской комиссии.

2.3 Группа согласилась с тем, что работа вышеупомянутой группы экспертов должна проводиться в рамках ИКАО, и что ее мандат должен быть расширен, с тем чтобы она могла заняться пересмотром критериев эшелонирования, содержащиеся в документе PANS-ATM (док. 4444), и рассмотрением таких вопросов, как критерии эшелонирования на маршруте, критерии эшелонирования для сверхтяжелых воздушных судов, выполняющих полет за тяжелым воздушным судном, а также, возможно, необходимости подразделить среднюю категорию воздушных судов на несколько, учитывая широкий набор входящих в нее различных типов. По итогам этой дискуссии группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/1 EANPG - Исследование турбулентности в следе

О том, чтобы предложить ИКАО:

- a) найти возможность официально включить проводимую в настоящее время группой экспертов по турбулентности в следе работу в структуру ИКАО, чтобы обеспечить системное рассмотрение вопросов турбулентности в следе на глобальной основе; и
- b) рассмотреть:
 - i) отсутствие в док. 4444 ИКАО критериев эшелонирования при полете по маршруту и, с учетом обстоятельств серьезного инцидента, имевшего место в 2005 году в воздушном пространстве Ирландии, считать, что это отсутствие следует восполнить в качестве срочного вопроса; и
 - ii) отсутствие инструктивного материала по:
 - случаям, когда ВС сверхтяжелой категории следует за ВС тяжелой категории на окончательном этапе захода на посадку; и
 - соотношению между ВС сверхтяжелой категории и ВС средней и верхней/нижней средней категориями в тех государствах, которые подразделили среднюю категорию на несколько категорий.

Новая информация и перспективы относительно полетов беспилотных летательных аппаратов за пределами раздельного воздушного пространства

2.4 Группа поблагодарила штаб-квартиру ИКАО за принятые ею меры по предыдущим рекомендациям EANPG, касающимся БЛА, в рамках которых всем заинтересованным государствам и организациям было предложено обсуждать и координировать свои действия и разработки, связанные с полетами БЛА. Группа предложила всем способным внести свой вклад в этот процесс сторонам принять приглашение ИКАО участвовать в координационных совещаниях.

Своевременное представление комментариев к предложениям о поправках

2.5 Группе представили перечень государств, в которых аккредитовано Парижское региональное бюро ИКАО, с указанием того, прислали ли они ответ на предложения о поправке к положениям ИКАО, разосланные госписьюмами в период между декабрем 2005 и июлем 2006 г.г. Во время дискуссии по этому вопросу группа повторно указала насколько важно, чтобы все государства своевременно представляли свои замечания по предложениям о поправках, рассылаемым ИКАО, в том числе тем из них, которые касаются правил аэронавигационного обслуживания (PANS). Группа считала, что своевременное получение комментариев может играть значительную роль в раннем выявлении трудностей с внедрением. В связи с этим группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/2 EANPG - Комментарии к предложениям о поправках

О том, чтобы напомнить государствам о необходимости и важности своевременного представления комментариев к предложениям о поправке, рассылаемым ИКАО.

Отчет о положении с выполнением предыдущих выводов и решений EANPG

2.6 Группу кратко проинформировали о статусе предыдущих выводов и решений EANPG. Многие из них были упомянуты в докладе Совета или охвачены действиями, которые должны были быть приняты в ходе текущего совещания. После совещания EANPG/48 таблица, отражающая положение с реализацией выводов EANPG, будет обновлена и разослана членам EANPG.

Использование указателя местоположения EU

2.7 Группу проинформировали о принципиальном одобрении использования указателя местоположения EU. Было отмечено, что Региональный директор ИКАО сделает это использование официальным путем повторного представления предложения о поправке к Европейскому аэронавигационному плану, и будет информировать группу о прогрессе по этому вопросу.

3. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ В АВИАЦИИ

Системы управления безопасностью полетов

3.1 Группе представили информацию, освещающую положения ИКАО по управлению безопасностью полетов, включенные в Приложения 6, 11 и 14, а также содержание Руководства ИКАО по управлению безопасностью полетов (док. 9859), опубликованного для оказания помощи ведомствам гражданской авиации и регулирующим органам в их усилиях, направленных на внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с гармонизированными стандартами ИКАО. Группе также представили справочник и подробный контрольный перечень оценки внедрения, предназначенные для использования государствами в качестве одного из средств внедрения СУБП. Группа признала, что внедрение систем управления безопасностью полетов может быть сложным и длительным процессом, и с удовлетворением отметила представленные средства, способствующие внедрению, и информацию. Группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/3 EANPG - Системы управления безопасностью полетов

О том, чтобы предложить государствам:

- a) использовать информацию и справочный материал ИКАО по управлению безопасностью полетов при разработке своей программы безопасности полетов и плана ее внедрения; и
- b) распространять, насколько это практически возможно, вышеупомянутую информацию внутри своих собственных организаций, а также регулируемых предприятий.

Обзор безопасности полетов при ОрВД

3.2 Группа приняла к сведению итоги проводимого Евроконтролем исследования уровня зрелости структур безопасности полетов при ОрВД в районе ЕКГА, являющегося частью инициативы, начатой Евроконтролем в 2002 году.

3.3 Результаты этого исследования обеспечивают сравнительный обзор, позволяющий понять, насколько провайдеры аэронавигационных услуг и регулирующие органы в каждом государстве района ЕКГА разработали свои структуры управления и регулирования безопасностью полетов. Результаты таких обзоров позволяют оценить, насколько зрелость этих структур государств повышается с течением времени. Результаты обзора представляются анонимно и обеспечивают общую картину положения по всему району ЕКГА. Группа отметила, что Евроконтроль намеревается проводить обзор зрелости структур управления безопасностью полетов на ежегодной основе до 2009 года.

3.4 Признавая важность такого исследования, позволяющего "мерить температуру" системы безопасности полетов в регионе, ИКАО обратилась к Евроконтролю с просьбой расширить сферу проведения обзора на весь Европейский регион ИКАО. Евроконтроль положительно ответил на эту просьбу, в результате чего вместе с Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО была согласована программа, включающая в обзор 2007 года остальные государства Европейского региона, не являющиеся членами ЕКГА.

Региональные инициативы по безопасности полетов

3.5 Группа отметила, что ответа на инициативу регионального бюро, предложившего государствам заявить о своих потребностях в помощи, а также просившего те государства и организации, которые способны обеспечить необходимую помощь, заявить об этом, не последовало, и никаких ожидаемых результатов получено не было. Помимо этого, Секретариат не получает систематически связанные с безопасностью полетов отчеты в количестве, достаточном чтобы анализировать эту информацию, выявлять тенденции и начинать принимать соответствующие меры.

3.6 Группу проинформировали, что Европейское/Североатлантическое бюро обсуждало дискретно конкретные недостатки в области безопасности полетов с индивидуальными государствами в целях определения наиболее приемлемого решения.

3.7 Группа также отметила, что несколько ведомств гражданской авиации, специализированных организаций и ИКАО создали системы для сбора и отслеживания информации об инцидентах, происшествиях и ситуациях, влияющих на безопасность полетов в авиации, и согласились насколько важна при этом гласность и обмен связанной с безопасностью полетов информацией, являющиеся основополагающими условиями системы управления безопасностью полетов. Группа согласилась, что расширение обмена информацией между системами сбора данных и информации, созданными как на местном и национальном, так и на субрегиональном и региональном уровнях, может привести к повышению уровня унификации уже внедренных различных систем

управления безопасностью полетов, а также, возможно, проложит путь к созданию субрегиональных или региональных систем управления безопасностью полетов. Группа согласилась с тем, что внедрение СУБП, охватывающих все связанные с безопасностью полетов дисциплины, не только повысит объемы собираемой связанной с безопасностью полетов информации и обеспечит ее для выполнения анализа, но также позволит ответственным руководителям принимать меры по сокращению рисков, связанных с выявленными опасностями.

3.8 Группу проинформировали о быстром прогрессе, достигнутом ИКАО в обеспечении обучения по вопросам СУБП для сотрудников государственных ведомств гражданской авиации, ответственных за внедрение СУБП в своих государствах. Секретариат отметил, что первый учебный курс ИКАО по СУБП был проведен в Украине по любезному приглашению Ведомства гражданской авиации и при сотрудничестве с Национальным авиационным университетом Украины. В дополнение к информации по уже обеспеченной учебе, а также запланированной на первый квартал 2007 года, группе напомнили о том, что государства могут просить ИКАО обеспечить обучение по СУБП для конкретного государства или группы государств. Такое предложение было изложено в госписье AN 12/46-06/52, разосланном Генеральным секретарем ИКАО в июне 2006 года. Оно обусловлено тем, что принимающее у себя курс государство должно согласиться покрыть все связанные с таким обучением расходы. Группе сообщили, что Нидерланды, Тунис и Италия скоординировали с ИКАО свое намерение принять у себя такие учебные курсы в 2007 году, и что в настоящее время ведутся переговоры и с другими государствами.

3.9 Представитель Чешской Республики представил информацию о втором Симпозиуме по безопасности в пассажирской кабине воздушного судна, прошедшем в Праге с 7 по 9 июня 2006 года. В нем приняло участие более 100 делегатов из многих европейских стран, а также представители США, Канады и Новой Зеландии. Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО поддержало этот симпозиум и приняло в нем участие в качестве основного докладчика. Председатель EANPG высоко оценил эту важную работу, проводимую Чешской Республикой. Третий симпозиум будет проходить в Кельне (Германия) в 2008 году.

Внедрение СУБП в восточной части региона

3.10 Группа рассмотрела инициативы и предложения Региональной ассоциации по развитию аэронавигационного обслуживания (RADA), связанные с региональным внедрением систем управления безопасностью полетов (СУБП) при организации воздушного движения. RADA уже определила основные этапы для внедрения СУБП и начала контроль за внедрением. Группа высоко оценила усилия и приверженность RADA делу внедрения СУБП при ОрВД и отметила возможное дублирование усилий и работы по сравнению с работой, выполняемой целевыми группами, созданными в рамках Группы по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО (ATMGE).

3.11 EANPG отметила позитивную роль деятельности Региональной ассоциации по развитию аэронавигационного обслуживания (RADA) в реализации Стратегических целей ИКАО на 2005-2010 г.г.

3.12 Группа приветствовала региональный подход на основе сотрудничества в отношении внедрения и поддержки систем управления безопасностью полетов (СУБП) при ОрВД в районе RADA и предложила этой ассоциации участвовать в качестве регулярного члена в работе Целевой группы по системам управления безопасностью полетов при ОрВД Группы по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО, в целях оптимизации использования имеющихся ресурсов. В связи с этим группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/4 EANPG - Внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП) при ОрВД – восточная часть Европейского региона ИКАО

О том, чтобы:

- a) Региональная ассоциация по развитию аэронавигационного обслуживания (RADA), ее члены и регулирующие органы принимали участие и вносили свой вклад в работу Целевой группы по внедрению СУБП Группы по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО (ATMGE); и
- b) Целевая группа Группы по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО (ATMGE), учитывая работу членов RADA, а также их регулирующих органов при разработке субрегионального плана внедрения СУБП.

3.13 На основе вышепредставленной информации группа также согласовала следующий вывод:

Вывод 48/5 EANPG - Внедрение управления безопасностью полетов

О том, чтобы стимулировать государства Европейского региона ИКАО к:

- a) разработке и реализации, если они еще это не сделали, программы безопасности полетов, требующей от эксплуатантов воздушных судов, администраций аэродромов и обеспечителей обслуживания воздушного движения внедрения систем управления безопасностью полетов;
- b) использованию соответствующей документации ИКАО (и Евроконтроля) по внедрению систем управления безопасностью полетов (СУБП);
- c) выполнению объединенного анализа безопасности полетов на национальном уровне;
- d) использованию, если это возможно, соответствующего процесса сертификации для проверки соответствия систем управления безопасностью полетов установленным требованиям и критериям; и
- e) ускорению обучения своего персонала методам управления безопасностью полетов на уровне регулирующих органов и регулируемых предприятий, пользуясь при этом предлагаемым ИКАО обучением по СУБП.

Решение 48/6 EANPG - Представление отчетов о безопасности полетов в авиации на региональном уровне

О том, чтобы делегировать Группе EANPG по координации программ (EANPG-COG) ответственность за:

- a) определение приемлемого стандартного формата для представления данных о безопасности полетов в Европейском регионе с учетом любой проводимой работы по этому вопросу;

- b) определение приемлемых механизмов отчетности, позволяющих использовать данные анализа безопасности полетов государств в будущем региональном механизме повышения безопасности полетов; и
- c) подготовку отчета о прогрессе в этой области на совещании EANPG/49.

Вывод 48/7 EANPG - Информация и инструктивный материал по системам управления безопасностью полетов (СУБП)

О том, чтобы Региональный директор ИКАО изучил, в координации с международными организациями и государствами, вопрос о том, как лучше всего обеспечить государства в восточной части Европейского региона ИКАО:

- a) соответствующими документами Евроконтроля по вопросам безопасности полетов на русском языке, и
- b) информацией о наилучшей практике внедрения и функционирования СУБП при ОрВД, используемой в других европейских государствах, также на русском языке.

3.14 Группа приняла к сведению предложение Евроконтроля перевести изданные им тексты Регулирующих требований к безопасности полетов (ESARRs) на русский язык.

Представление донесений о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД в Европе

3.15 Группе представили результаты проделанного Евроконтролем обзора, направленного на рассмотрение трудностей, связанных с внедрением систем представления донесений о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД, в Европе. Результаты этого обзора выявили ряд проблем, обусловленных местными традициями и законодательством, мешающих представлению таких донесений. В ходе обзора было также определено, что действующее законодательство является чрезвычайно важным в плане развития безопасности полетов в авиации в целом и "культуры беспристрастности" особенно. По мнению авторов обзора, законодательная основа авиационных систем некоторых государств не во всех случаях может считаться вполне адекватной.

3.16 Обзор пролил свет на озабоченность относительно неоправданного юридического вмешательства (и, возможно, последующего судебного преследования) в расследованиях событий, связанных с безопасностью полетов, которые вовсе необязательно связаны с незаконными действиями, проступками, нарушениями или преступной халатностью. В результате обзора выяснилось, что вопросы культуры (или традиций) наряду с законодательной основой играют чрезвычайно важную роль в создании эффективной системы представления донесений о событиях, связанных с безопасностью полетов. В ходе обзора в качестве дополнительных препятствий были определены другие проблемы, такие как роль СМИ в придании событиям, связанным с безопасностью полетов, сенсационного характера.

3.17 В подготовленном по результатам обзора докладе также определены некоторые возможные шаги, которые могут помочь государствам в их усилиях, направленных на улучшение своих систем представления отчетов о событиях, связанных с безопасностью полетов. Один из выводов этого доклада заключается в том, что "культура беспристрастности", действующая в рамках хорошо продуманного законодательства, остается ключевым фактором в создании эффективной системы представления донесений, и что государства и провайдеры услуг нуждаются в мощной поддержке своих усилий, направленных на внесение должных изменений в законодательство и укрепление сферы действия "культуры беспристрастности", в целях внедрения эффективных систем представления донесений. Исходя из представленной информации, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/8 EANPG - Представление донесений о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД в Европе

О том, чтобы стимулировать государства к:

- a) обновлению своих законодательств в поддержку "культуры беспристрастности" в качестве составной части их программ по безопасности полетов; и
- b) разработке и внедрению свободных от наказания механизмов представления донесений в качестве составной части их программ по безопасности полетов.

Региональная база данных о недостатках в аэронавигации

3.18 Группа рассмотрела согласованный пятым совещанием Консультативной группы ALLPIRG (ALLPIRG/5) вывод, касающийся единой методики определения, оценки и представления информации о недостатках в аэронавигации. Группа рассмотрела информацию, касающуюся централизованной базы данных о недостатках в аэронавигации, которая была разработана в Карибском/Южноамериканском регионе. Группа признала, что такая база данных, в дополнение к гласности, обеспечит своевременно обновляемую информацию в стандартном формате, и что ее следует рассматривать на предмет внедрения в регионе на основе существующих систем представления отчетов и баз данных.

3.19 Исходя из вышеизложенного, группа согласовала следующее решение:

Решение 48/9 EANPG - Региональная централизованная база данных о недостатках в аэронавигации

О том, чтобы Группа по координации программ (COG) создала и обеспечила ведение региональной базы данных о недостатках в аэронавигации, которая гарантировала бы прозрачность и обеспечила бы безопасный доступ к ней уполномоченных пользователей.

Использование стандартной фразеологии

3.20 Группа напомнила, что ИКАО разработала и опубликовала стандартную фразеологию радиотелефонной (RTF) связи, которую следует использовать во всех ситуациях, для которых она предназначена (см. п. 5.1.1.1 том 2, Приложение 10). Использование стандартной фразеологии рассматривается в качестве важнейшего компонента предотвращения авиационных происшествий и повышения безопасности и эффективности полетов.

3.21 Группа отметила, что Евроконтроль недавно опубликовал Европейский план действий для обеспечения безопасности связи "воздух-земля" (EAPAGCS). Этот план призывает национальные ведомства рассмотреть вопрос о включении в регулярные проверки профессиональной годности летных экипажей вопросов безопасности связи "воздух-земля". Такие проверки уровня профессиональных знаний должны проводиться на основе стандартной фразеологии радиотелефонной связи, общей для государств-членов Евроконтроля и Объединенных авиационных администраций (ЖАА), поскольку целый ряд государств заявили о наличии различий по сравнению со стандартной фразеологией ИКАО. План EAPAGCS также стимулирует эксплуатантов к разработке наилучшей практики использования процедур и фразеологии радиотелефонной связи.

3.22 В дополнение к этому Национальная служба ОВД (NATS) Соединенного Королевства собрала данные, указывающие на то, что 25% всех пролетов разрешенного эшелона полета и 40% всех несанкционированных выездов на ВПП вызываются ошибками при ведении связи. В целях повышения безопасности полетов Ведомство гражданской авиации Соединенного Королевства

предложило JAA ввести общий стандарт радиотелефонной связи и проводить проверки пилотов во время их повторного обучения. Было отмечено, что в государствах-членах JAA пилотов подвергают проверкам на основе стандартов ИКАО и общих авиационных требований (JAR) к выдаче свидетельств летным экипажам (FCL), однако, после этого предполагается, что они будут работать на основе национального стандарта, даже если он отличается от стандартов ИКАО.

Один язык – одна операционная среда

3.23 Группу проинформировали, что вопрос об "одном языке – одной операционной среде" был поднят и активно обсуждался на региональном практикуме ИКАО по внедрению требований к уровню знания профессионального языка, проходившем в Париже 6 - 7 сентября 2006 года. Краткий отчет этого практикума был опубликован на веб-сайте Европейского/Североатлантического бюро ИКАО: www.paris.icao.int.

3.24 Было отмечено, что участники вышеуказанного практикума согласились, что авиационное сообщество признает, что проблемы связи являются причинными факторами во многих авиационных происшествиях и инцидентах, в том числе в несанкционированных выездах на ВПП и пролетах разрешенного эшелона полета. В частности, использование различных языков в одной и той же операционной среде при выполнении международных полетов может мешать связи, создавая недопонимание, путаницу или ошибки, приводить к неопределенности и создавать угрозу безопасности полетов в авиации. На практике это означает, что пилоты и диспетчеры УВД должны обладать способностью достигать взаимопонимания путем использования одного языка в одной и той же операционной среде.

3.25 Было также отмечено, что в некоторых государствах Европейского региона ИКАО аэронавигационное обслуживание обеспечивается с помощью двух языков: национального и английского. Однако, использование более одного языка в одной и той же операционной среде может вызывать непонимание летными экипажами ситуации, если они не понимают других языков, используемых при радиотелефонной связи в данном воздушном пространстве.

3.26 Группа согласилась с тем, что создание операционной среды, в которой при радиотелефонной связи будет использоваться один только английский язык на основе новых требований ИКАО к уровню знания профессионального языка, может улучшить эффективность связи и тем самым внесет значительный вклад в повышение общего уровня безопасности полетов.

3.27 Вместе с тем группа понимала, что создание такой одноязычной операционной среды может быть затруднительным для некоторых государств Европейского региона, для которых английский не является родным языком. Однако, первый этап этого процесса может быть начат с внедрения мер, которые будут или требовать или благоприятствовать использованию только английского языка, по крайней мере в сильно загруженных международных секторах и аэропортах.

3.28 Исходя из этого и в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/10 EANPG - Использование одного языка и стандартной фразеологии ИКАО в одной операционной среде

О том, чтобы:

- a) государства настаивали на важности использования стандартной фразеологии ИКАО в авиационной электросвязи персоналом органов ОВД и летными экипажами;
- b) предложить государствам стимулировать оценку летными экипажами и/или эксплуатантами воздушных судов использования английского языка в сильно

загруженных секторах и аэропортах, обслуживающих международные полеты, тогда, когда это возможно; и

- с) ИКАО определила средства обеспечения помощи и требуемых консультаций для тех государств, которые пожелают внедрить одноязычную операционную среду в загруженных секторах и аэропортах, обслуживающих международные полеты, и столкнутся при этом с трудностями.

4. ВОПРОСЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ВНЕДРЕНИЯ

Инициативы Глобального плана (GPI)

4.1 Инициативы GPI, включенные в пересмотренный Глобальный план, были разработаны Аэронавигационной комиссией на основе подготовленной отраслью дорожной карты, направленной на обеспечение краткосрочных и среднесрочных преимуществ эксплуатантам воздушных судов за счет использования имеющихся в настоящее время аэронавигационных возможностей воздушных судов, а также инфраструктуры и технологий УВД.

4.2 Эта дорожная карта была интегрирована в Глобальный план с учетом уже существующих рабочих программ, содержащихся в региональных планах. При интеграции также учитывалась необходимость обеспечения интероперабельности и плавности внутренних переходов в глобальной аэронавигационной системе. Инициативы GPI следует рассматривать в качестве вспомогательных "средств", предназначенных для регионального бюро в его работе, направленной на достижение его собственных целей эффективности.

4.3 В **добавлении В** содержится краткий рабочий отчет о положении с реализацией инициатив Глобального плана в Европейском регионе. Полное описание инициатив GPI приводится в главе 1 Глобального плана. Представленный в этой главе график дает ясную картину "целей эффективности", требуемых для Европейского региона и связанных с инициативами Глобального ANP, а также соответствующий текущий статус и график их реализации. Предложенный материал может использоваться как "живой" документ с постоянно обновляемой краткой информацией о статусе реализации инициатив Глобального плана в Европейском регионе.

4.4 Участники совещания отметили, что ход выполнения европейской программы SESAR и развитие ее эксплуатационной концепции также требуют постоянного контроля для своевременного и упорядоченного отражения в графике реализации инициатив GPI Европейского/Североатлантического региона ИКАО.

Вывод 48/11 EANPG - Инициативы Глобального аэронавигационного плана

О том, чтобы ИКАО продолжала получать информацию о всех событиях, связанных с реализацией инициатив GPI в регионе, для регулярного обновления графика реализации инициатив GPI, обеспечивая этому графику статус "живого документа".

Пересмотр философии регионального аэронавигационного планирования

4.5 Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД, одобренная на 11 Аэронавигационной конференции ИКАО, должна стать основой для скоординированного внедрения технологий CNS/ATM и поэтапного перехода к более глобальной и интероперабельной системе ОрВД. Ключом к этой философии, принятой в рамках эксплуатационной концепции, является понятие глобального использования, управления и обмена информацией, которое должно рассматриваться в качестве средства, обеспечивающего значительные изменения в ролях всех участвующих в системе ОрВД сторон, что упростит повышение уровней безопасности, экономичности и эффективности по всей системе ОрВД.

4.6 Основой развития глобальной интегрированной системы ОрВД должна стать согласованная структура однородных районов ОрВД и основных международных потоков воздушного движения. Такие районы и потоки следует рассматривать в качестве нитей, связывающих различные элементы всемирной авиационной инфраструктуры в глобальную систему; многие из них перечислены в качестве инициатив GPI в Глобальном плане. Дальнейшая идентификация этих районов и потоков воздушного движения должна выполняться совещаниями PIRG в сотрудничестве с эксплуатантами воздушных судов, отражая при этом потребности последних, и должна помочь группам PIRG в определении ими международной инфраструктуры систем CNS/ATM, необходимой для обеспечения внедрения однородных районов ОрВД и крупнейших международных потоков воздушного движения.

4.7 Рассматривая компоненты связи, навигации и наблюдения инфраструктуры систем CNS/ATM, предназначенные для обеспечения организации воздушного движения, группа отметила, что каждому региону необходимо, во-первых, определить цели ОрВД для конкретного однородного района ОрВД или основного международного потока воздушного движения, затем решить, какой из компонентов CNS необходим для выполнения этих задач, после чего провести оценку технических компонентов и вариантов внедрения, которые наилучшим образом и экономически эффективно отвечают целям ОрВД этого района или потока воздушного движения. Таким образом, группы PIRG несут ответственность за интеграцию и гармонизацию планов систем CNS/ATM для своих регионов, тогда как ИКАО, посредством Глобального плана, совещаний ALLPIRG, всемирных конференций и механизма межрегиональной координации будет выполнять региональную координацию, чтобы обеспечить глобальную совместимость и гармонизацию систем, а также плавность переходов от одной системы к другой.

4.8 Что касается планирования маршрутов ОВД, то классический процесс планирования таких маршрутов, основанный на предположении о том, что система наземных аэронавигационных средств должна обеспечивать полеты "от" и "до", несовместим с текущими реальностями. Этот повсеместно принятый подход построен на всеобъемлющем процессе координации и достижения соглашения на региональном уровне, поскольку предполагает капиталовложения в наземную инфраструктуру и планирование возмещения соответствующих затрат. Группа отметила, что развитие новых технологий, новая эксплуатационная концепция ОрВД и новая операционная среда, в которой развиваются пользователи воздушным пространством, требуют нового подхода. Такие концепции, как основные потоки воздушного движения, однородный район, динамичное управление маршрутами, гибкое использование воздушного пространства, требуемые навигационные характеристики, зональная навигация и т.д. вносят новые перспективы и новые требования в процесс планирования и должны занять должное место в региональных АНП. Помимо этого, гибкость и более быстрая ответная реакция стали ключевыми понятиями там, где предпринимаются усилия, направленные на удовлетворение потребностей пользователей воздушным пространством. Поэтому необходим серьезный пересмотр текущей философии региональных аэронавигационных планов, чтобы обеспечить ее совместимость с эксплуатационной концепцией ОрВД, положениями нового Глобального плана и новыми процессами делового планирования ИКАО.

4.9 Группа согласилась с тем, что текущий процесс планирования маршрутов ОВД является чрезвычайно обременительным, поскольку каждый раз требует прибегать к официальной процедуре представления поправки к Аэронавигационному плану (том 1), и не может более служить сколь-либо оправданной цели, поскольку не отвечает более потребностям государств и пользователей воздушным пространством. В новой быстроменяющейся операционной среде обеспечение планирования подробной (и негибкой) сети маршрутов ОВД превратилось в весьма трудную, почти невыполнимую задачу, осуществление которой должным образом с помощью имеющихся средств на уровне региональных бюро стало преградой на пути к реализации требований стратегической цели D - *Эффективность*. В основном это объясняется значительным объемом работы, необходимой для обработки соответствующих изменений, а также нежеланием государств и пользователей воздушным пространством соблюдать действующие процедуры, которые более не отвечают их потребностям.

4.10 В существующих сегодня реальных условиях, после того как навигационные потребности в отношении конкретного района (однородного района и (или) основного потока воздушного движения) определены и согласованы, этого достаточно, чтобы определить наземную инфраструктуру, которая позволит в принципе создать любую приемлемую сеть маршрутов в этом районе, обеспечив при этом гибкость, столь желанную эксплуатантам, и гарантирующую динамичную ответную реакцию на их потребности. Используя это новое видение в качестве основы, необходимо упростить процессы планирования маршрутов ОВД и освободить их от продолжительной и обременительной официальной процедуры утверждения за рамками региона. Вместе с тем, необходимо сохранить процесс планирования в рамках региональных механизмов ИКАО, подкрепив его новыми обеспечивающими технологиями.

4.11 Таким образом, группа пришла к выводу о том, что текущий процесс внесения поправок, существующие форматы и содержание региональных Аэронавигационных планов не отвечают более потребностям государств и пользователей, и несовместимы с новыми требованиями, установленными эксплуатационной концепцией ОрВД и Глобальным аэронавигационным планом. Необходим серьезный пересмотр текущей философии региональных АНП для приведения ее в соответствие с эксплуатационной концепцией ОрВД, положениями нового Глобального плана и новыми процессами делового планирования ИКАО. Помимо этого, необходимо также перевести работу групп PIRG на новые процессы, чтобы включить инициативы Глобального и региональных планов в региональный процесс планирования, а также пересмотреть соответственно документы регионального планирования.

4.12 В целях решения вышеобозначенных проблем и для разработки методики, которая позволит ускорить европейский процесс аэронавигационного планирования, EANPG было предложено принять следующие меры:

- a) включить в том 1 АНП соответствующие элементы глобального плана, а также создаваемой эксплуатационной концепции ОрВД;
- b) внести соответствующую подробную информацию о планировании маршрутов в том 2 АНП в формате, совместимом с эксплуатационной концепцией ОрВД и Глобальным планом; и
- c) определить и использовать имеющиеся технологии для обеспечения данного процесса.

4.13 На основе вышеизложенного EANPG согласилась с необходимостью поручить группе COG задачу по пересмотру Европейского регионального аэронавигационного плана (АНП) в целях согласования томов I и II с соответствующими элементами Глобального плана и создаваемой эксплуатационной концепцией ОрВД.

Решение 48/12 EANPG - Пересмотр Европейского регионального аэронавигационного плана

О том, чтобы поручить группе EANPG по координации программ (COG):

- a) провести пересмотр томов I и II Европейского аэронавигационного плана в целях их согласования с соответствующими элементами эксплуатационной концепции ОрВД и положениями Глобального АНП;
- b) разработать новый формат Европейского регионального АНП для последующего его рассмотрения группой EANPG; и
- c) доложить о ходе этой работы на совещании EANPG/49.

Пересмотр положений ИКАО, касающихся планирования маршрутов ОВД

4.14 EANPG отметила срочную потребность в рационализации определения терминов "региональная и нерегиональная" сети маршрутов ОВД в текущих положениях ИКАО (см. Добавление 1 Приложения 11), а также необходимость обновления соответствующих частей Европейского АНП, особенно в отношении использования примечания 6 (Note 6) ("обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения – позднее может быть дополнено радиолокационным контролем"). Это примечание можно рассматривать как исключение по сравнению с другими региональными планами ИКАО, и оно не может более служить какой-либо цели в текущем процессе планирования маршрутов.

4.15 В целях стандартизации описания маршрутов в таблице ATS-1 с другими региональными планами и для обеспечения его актуальности в других аспектах (например, разграничение маршрутов ОВД на маршруты верхнего и нижнего воздушного пространства, сокращенные коды государств, географическая ориентация одностороннего использования маршрутов и т.д.), Секретариат ИКАО просили выполнить пересмотр всей соответствующей документации ИКАО, касающейся планирования маршрутов ОВД. Для выполнения требуемого пересмотра конкретных положений ИКАО, связанных с планированием маршрутов ОВД, EANPG утвердила следующий вывод:

Вывод 48/13 EANPG - Положения ИКАО, касающиеся планирования маршрутов ОВД

О том, чтобы:

- a) Региональный директор ИКАО выдвинул от имени EANPG предложение о поправке с целью обновления части V-АТМ Европейского аэронавигационного плана, связанной с планированием маршрутов ОВД; и
- b) ИКАО рассмотрела возможность пересмотра добавления 1 к Приложению 11, чтобы прояснить, сохраняется ли потребность в различии между региональными и нерегиональными сетями маршрутов ОВД.

Координация планов перехода к системам CNS/АТМ для восточной части Европейского региона ИКАО

4.16 Группу проинформировали о том, что в качестве последующей меры в ответ на обновление Перечня задач/Плана действий Группы по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО (АТМГЕ), проведенного по результатам оценки и после сохранения 6 из 23 инициатив Глобального плана (GPI) (см. госписьмо ИКАО AN 13/54-06/15 в отношении предложения о поправке к Глобальному аэронавигационному плану по CNS/АТМ (док. 9750 ИКАО), касающегося глав 1, 2 и 3 Глобального плана), СОГ отметила, что АТМГЕ создала целевую группу для выполнения качественного анализа и координации планов перехода к системам CNS/АТМ государств в восточной части Европейского региона ИКАО.

4.17 Представитель RADA поблагодарил Секретариат за представленную информацию и проинформировал совещание, что субрегиональный план перехода к системам CNS/АТМ для района, перекрываемого территориями членов этой ассоциации, уже разработан. Этот план будет предоставлен АТМГЕ, чтобы она учитывала его в своей работе. Представитель RADA также заявил о готовности этой ассоциации внести вклад в будущую работу Целевой группы АТМГЕ, занимающейся вопросами планирования перехода к системам CNS/АТМ для государств в восточной части Европейского региона ИКАО. EANPG с благодарностью приняла предложение представителя RADA.

4.18 Для выполнения новых задач, связанных с эффективной реализацией мер по полномасштабной координации национальных планов, группа просила Секретариат ИКАО предложить государствам в восточной части Европейского региона рекомендовать своих экспертов для участия в работе целевой группы.

4.19 Помимо этого, для повышения уровня осведомленности и для обмена имеющейся информацией, Секретариат ИКАО также просили рассмотреть возможность организации семинара-практикума по внедрению систем CNS/ATM и аэронавигационному планированию для представителей регулирующих органов и провайдеров аэронавигационных услуг из государств восточной части Европейского региона.

4.20 Продолжая рассмотрение этого вопроса, группа предложила Секретариату ИКАО подумать, каким образом можно обеспечить перевод на русский язык соответствующей документации Евроконтроля (например, относящейся к внедрению гибкого использования воздушного пространства). В этой связи представитель RADA предложил помощь и выразил готовность предоставить ряд документов, уже переведенных на русский язык, и участвовать, по мере необходимости, в будущей работе ATMGE.

4.21 Рассмотрев вышеизложенное, EANPG утвердила следующий вывод:

Вывод 48/14 EANPG - Координация Плана перехода к системам CNS/ATM – восточная часть Европейского региона ИКАО

О том, чтобы:

- a) предложить государствам в восточной части Европейского региона ИКАО проинформировать Регионального директора ИКАО о национальных экспертах, назначенных для участия в работе по реализации планов перехода к системам CNS/ATM ИКАО и в ее координации на государственном уровне; и
- b) Региональный директор ИКАО:
 - i) в координации с международными организациями и государствами и с их поддержкой организовал проведение семинара/практикума по внедрению систем CNS/ATM и аэронавигационному планированию для представителей регулирующих органов и провайдеров аэронавигационных услуг из государств восточной части Европейского региона ИКАО; и
 - ii) рассмотрел, как наилучшим образом обеспечить перевод на русский язык соответствующих документов по вопросам перехода к системам CNS/ATM.

Северная трансрегиональная координация

4.22 Группу проинформировали о результатах совещания NAT SPG/41 в отношении ограниченной связи "воздух-земля" над районами открытого моря Северного Ледовитого океана, а также необходимости выполнять переход между системой назначения эшелонов полета, соответствующей положениям Приложения 2, (используемой Канадой, Исландией и Соединенными Штатами Америки), и системой, не соответствующей этим положениям, используемой Российской Федерацией в районах полетной информации (РПИ) Мурманск и Магадан. Участники совещания NAT SPG/41 отметили, что эти вопросы рассматривались в том числе и Российско-американской координационной группой по управлению воздушным движением (RACGAT), которая работала очень эффективно и продуктивно в прошлом, однако не проводила совещаний уже более года.

4.23 Поэтому участники совещания NAT SPG/41 предложили Российской Федерации, США и другим заинтересованным сторонам предпринять все необходимые шаги, чтобы обеспечить продолжение совещаний RACGAT до конца 2005 года (см. вывод 41/1 NATSPG).

4.24 Со времени проведения совещания NAT SPG/41 в Администрации гражданской авиации Российской Федерации произошли значительные изменения, в связи с чем созвать совещание RACGAT оказалось невозможным. Эти изменения, в частности, касались создания 5 сентября 2005 года Федеральной аэронавигационной службы (FANA). FANA является специально уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, подчиненным правительству Российской Федерации, осуществляющим следующие функции:

- государственное регулирование, контроль и надзор в сфере использования воздушного пространства Российской Федерации;
- оказание государственных услуг по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации;
- организация единой системы авиационно-космического поиска и спасания;
- сертификация типов систем и средств радиотехнического обеспечения полетов и управления воздушным движением и их производства;
- установление ставок сборов за аэронавигационное обслуживание и порядка их взимания, распоряжение средствами от указанных сборов; и
- выдача разрешений на транзитные полеты иностранных воздушных судов через воздушное пространство Российской Федерации и на пересечение ими государственной границы Российской Федерации.

4.25 Было отмечено, что с учетом тех изменений, которые влияли и продолжают влиять на Администрацию гражданской авиации Российской Федерации, продолжение "исторических" совещаний RACGAT чрезвычайно маловероятно. Эти изменения сделали положения связанного с RACGAT подписанного в 1992 году Меморандума о взаимопонимании устаревшими.

4.26 Хотя совещание RACGAT, созвать которое было рекомендовано совещанием NAT SPG/41, не было проведено, состоялось несколько других совещаний, на которых обсуждались вопросы, представляющие интерес в этом районе.

4.27 В этой связи группа приняла к сведению, что 15-16 ноября 2005 года в Бангкоке (Таиланд) было проведено Специальное координационное совещание по кроссполярным и российским дальневосточным маршрутам ОВД. Участники этого совещания рассмотрели действующие операционные и технические аспекты, связанные с ростом воздушного движения на кроссполярных и российских дальневосточных маршрутах; в совещании приняло участие 34 эксперта из Китая, Монголии, Российской Федерации, США и ИАТА.

4.28 Во-вторых, с 14 по 16 марта 2006 года в Анкоридже (Аляска) и с 25 по 27 сентября 2006 года в штаб-квартире ИКАО в Монреале (Канада) было проведено несколько совещаний провайдеров ОВД на трансвосточных и полярных маршрутах. Целью этих совещаний было внедрение процедур и технологий, обеспечивающих максимальное использование российских дальневосточных и полярных маршрутов, рассмотрение проблем ежедневной эксплуатации между заинтересованными сторонами и продолжение улучшения координации и наращивания пропускной способности. На прошедших в сентябре переговорах были рассмотрены российские предложения по двум новым полярным маршрутам с точками входа/выхода в РПИ Анкоридж, внедрение таких технологий, как связь "диспетчер-пилот" по линии передачи данных (CPDLC), автоматическое

зависимое наблюдение в режиме радиовещания (ADS-B) и внедрение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в Китае и России. Во втором совещании этой эксплуатационной рабочей группы приняли участие представители США, Исландии, Канады и российских организаций обслуживания воздушного движения и авиакомпаний. Эта группа запланировала провести следующую встречу весной 2007 года.

4.29 Группа напомнила об успешных итогах совещаний Неофициальной группы высокого уровня по трансасиатским, транссибирским и кроссполярным маршрутам (ITASPS) ИКАО и ее Вспомогательной рабочей группы (ICG). Эти совещания, проведенные в период с 1998 по 2001 год, координировали потребности международной гражданской авиации во взаимосвязанной, экономически обоснованной и эксплуатационно оптимальной структуре маршрутов ОВД, связывающих пары городов в Европе и Азии, Европе и Северной Америке и Азии и Северной Америке. Группа ITASPS послужила повышению безопасности и эффективности структуры трансасиатских/кроссполярных маршрутов и обеспечивающих их систем ОрВД в соответствующих государствах на основе имевшегося тогда исследования ИАТА по транссибирским маршрутам, которое было расширено и дополнено, чтобы в достаточной мере охватить кроссполярный элемент.

4.30 Было отмечено, что эксплуатанты воздушных судов подчеркивают сохраняющуюся у них потребность в совершенствовании структуры маршрутов и обеспечивающей их инфраструктуре в этом районе. В этой связи уже было обозначено несколько вопросов, требующих постоянного внимания, в частности:

- a) открытие большего количества маршрутов и повышение эффективности уже имеющихся маршрутов;
- b) внедрение RVSM в Российской Федерации и Китае;
- c) улучшение зоны действия и часов работы УВД;
- d) консолидация РДЦ;
- e) разработка усовершенствованных средств ОПВД, которыми можно было бы обмениваться между государствами;
- f) связь в северном воздушном пространстве;
- g) предоставление аэропортов для воздушных судов категории ETOPS;
- h) улучшение доступа в воздушное пространство Китая;
- i) упрощенные и более гибкие требования в отношении доступа в воздушное пространство России (форма "R").

4.31 Для продолжения уже проделанной работы и в ответ на новые требования к повышению эффективности и дальнейшему развитию, ФАУ и FANA приняли участие в работе группы провайдеров ОВД на транссибирских и кроссполярных маршрутах. Эта группа приняла на себя вышеперечисленные задачи, и, учитывая что RACGAT не проводила совещания на протяжении определенного времени, ФАУ и FANA решили распустить эту группу. Вместе с тем, поскольку для реализации будущих потребностей и мер, направленных на эффективность, в которые будут вовлечены государства и организации из четырех регионов ИКАО (Европейского, Азиатского, Североатлантического и Тихоокеанского), необходимы координированные усилия международного сообщества гражданской авиации, было предложено создать Трансрегиональную руководящую группу по воздушному пространству и обеспечивающим системам ОрВД (TRASAS). Эта группа будет работать под эгидой ИКАО и состоять из экспертов по операционным и техническим вопросам от Канады, Китая, Корейской Народно-Демократической Республики, Дании, Финляндии, Исландии, Японии, Монголии, Норвегии, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки и международных организаций (например, ИАКА, ИАТА, ИВАС, ИФАЛПА). Предлагаемый круг полномочий этой группы приводится в **добавлении С**.

4.32 Группу проинформировали о том, что руководство ФАУ и FANA согласилось с тем, что сотрудничество по вопросам, связанным с воздушным пространством, сохраняет свою особую актуальность, в связи с чем обе эти организации решили поддержать Группу провайдеров ОВД на трансвосточных и кроссполярных маршрутах и дали указания своим организациям провайдеров участвовать в совещаниях этой группы.

4.33 Помимо этого, Российская Федерация и США выразили свою заинтересованность в участии в работе предложенной Руководящей группы высокого уровня TRASAS, которая сможет продолжить заниматься стратегическими вопросами бывшей группы RACGAT.

4.34 Для продолжения работы над совершенствованием структуры маршрутов и обеспечивающей их инфраструктурой в районах сопряжения четырех регионов ИКАО (Европейского, Азиатского, Североатлантического и Тихоокеанского) EANPG утвердила следующий вывод:

Вывод 48/15 EANPG - Трансрегиональная руководящая группа по воздушному пространству и обеспечивающим его системам ОрВД (TRASAS)

О том, чтобы:

- a) Региональный директор ИКАО продолжил необходимый координационный процесс в целях организации проведения первого совещания TRASAS в первой половине 2007 года; и
- b) заинтересованные государства поддержали эту инициативу, приняв участие в работе TRASAS.

Процедуры для использования систем A-SMGCS аэродромной диспетчерской службой при полетах в условиях ограниченной видимости

4.35 Группа приняла к сведению информацию о том, что Группа экспертов по воздушному пространству и навигации (АНТ) Евроконтроля разработала проект процедур управления воздушным движением (УВД), связанных с использованием систем A-SMGCS (1 и 2 уровней) при полетах в условиях ограниченной видимости. Эти процедуры были разработаны в тесном сотрудничестве с участниками проекта A-SMGCS подразделения эксплуатации аэропортов (АОР) ЕАТМ Евроконтроля и были предложены для включения в европейские Дополнительные региональные правила (док. 7030 ИКАО).

4.36 После пяти лет разработки системы A-SMGCS первого и второго уровней достигли теперь уровня достаточной зрелости, и их внедрение идет во многих аэропортах Европы, а также Азии, Северной Америки и Ближнего Востока. Разработку систем A-SMGCS первого и второго уровней следует рассматривать в качестве хорошего примера тесного сотрудничества между Европейской комиссией и Евроконтролем в поддержку ИКАО. Это сотрудничество будет продолжено и обеспечит тем самым положение, при котором эксплуатационные требования к системам A-SMGCS, изложенные в Руководстве по A-SMGCS ИКАО, послужат повышению эффективности европейской и глобальной систем ОрВД.

4.37 Группа приняла к сведению нижеприведенное описание различных функциональных уровней A-SMGCS:

Первый уровень – Первый уровень внедрения A-SMGCS предусматривает в основном повышение безопасности и эффективности наземного движения на аэродроме путем внедрения услуг наблюдения.

Основной целью при этом является совершенствование работы службы ОрВД, в частности, визуального наблюдения (выполняемого в SMGCS) с помощью автоматизированной системы, способной обеспечивать такой же уровень обслуживания как при полетах в условиях неограниченной видимости.

Наблюдение на первом уровне внедрения представляет собою прагматичный и основополагающий первый этап внедрения A-SMGCS, обеспечивающий последующее поэтапное внедрение других услуг A-SMGCS, как, например, управление и наведение.

Второй уровень – Цель второго уровня внедрения A-SMGCS – дополнить уже обеспечиваемые в рамках A-SMGCS услуги наблюдения (первый уровень) услугами управления, назначение которых – определять потенциально опасные конфликтные ситуации для повышения безопасности полетов на ВПП и защиты зон ограничения полетов.

Второй уровень внедрения A-SMGCS обеспечивает диспетчеров УВД отображением положения с движением (как на первом уровне), связанным с системой безопасности, способной определять потенциальные конфликтные ситуации. Водители наземных транспортных средств могут также обеспечиваться средством наведения, помогающим им при навигации на рабочей площадке аэропорта. В рамках проекта A-SMGCS Евроконтроля эта услуга является необязательной.

Третий уровень (т.е. второй уровень плюс функция наведения по маршруту) и четвертый уровень (т.е. третий уровень плюс функция управления движением по маршруту) будут предметами будущей работы в рамках подразделения эксплуатации аэропортов.

4.38 Группа отметила, что завершен значительный объем связанных с этим работ по подтверждению, и поддержала предложенные процедуры, хотя ожидается, что некоторые пока незавершенные работы по подтверждению будут закончены только к концу 2006 года. Представленные в **добавлении D** черновые процедуры были подвергнуты оценке и утверждены на 40 совещании Группы экспертов по воздушному пространству и навигации (ANT/40) Евроконтроля, проходившем с 31 мая по 2 июня 2006 года, а также Консультативной группой пайщиков Евроконтроля (SCG) в октябре 2006 года.

4.39 В поддержку использования A-SMGCS, после рассмотрения существующих положений ИКАО по полетам в условиях ограниченной видимости группа ANT Евроконтроля также разработала несколько процедур (см. **добавление E**¹) с целью совершенствования существующих определений и условий, связанных с правилами полетов в условиях ограниченной видимости, и чтобы ясно связать их с использованием A-SMGCS органами УВД (в качестве системы, заменяющей визуальные наблюдения). Таким образом, ожидается, что предложенные процедуры прояснят терминологию, связанную с условиями видимости, полетами в условиях ограниченной видимости и процедурами полетов в условиях ограниченной видимости по категории II/III.

4.40 Во время разработки предложенных процедур полностью учитывалось требование к обеспечению соответствия с док. 013 ИКАО: “Европейский инструктивный материал по полетам на аэродроме в условиях ограниченной видимости”. Кроме того, председатель AWOG PT/LVP принимал участие в разработке этого материала и ожидается, что содержание Европейского документа 013 ИКАО будет соответствующим образом обновлено.

¹ В целях описания обеспечения аэродромного диспетчерского обслуживания в контексте меняющейся видимости было определено четыре (4) условия. Критерии для определения перехода между различными условиями видимости зависят от местных характеристик аэродрома и воздушного движения и будут определяться соответствующими полномочными органами ОВД.

4.41 Исходя из вышеизложенного, группа утвердила следующий вывод:

Вывод 48/16 EANPG - Предложение о поправке к европейским Дополнительным региональным правилам (док. 7030), касающейся правил использования A-SMGCS аэродромной службой УВД в условиях ограниченной видимости на аэродроме

О том, чтобы Региональный директор ИКАО представил от имени EANPG в штаб-квартиру ИКАО проект предложения о поправке к EUR SUPPS (док. 7030) по вопросам использования A-SMGCS аэродромной службой УВД и использования A-SMGCS в условиях ограниченной видимости на аэродроме (см. добавления D и E к настоящему докладу).

Правила эксплуатации приемо-ответчиков режима S

4.42 Предложение внести поправку в док. 8168 (PANS-OPS) ИКАО, касающуюся правил эксплуатации приемо-ответчиков режима S не встретило согласия со стороны Франции и ИАТА. Группа решила, что это предложение следует доработать и представить при следующей возможности.

Централизованная система назначения и организации кодов (CCAMS)

4.43 Группе напомнили о ранее докладывавшихся EANPG вопросах и озабоченности относительно способности эффективно предотвращать задержки при текущем статичном распределении кодов ВОРЛ, обусловленные нехваткой кодов. Эксперты отслеживали и изучали эти проблемы, и пришли к выводу о том, что единственным возможным эффективным решением является внедрение более динамичных методов с использованием централизованной системы назначения и организации кодов.

4.44 В соответствии с прогнозами значительная нехватка кодов ВОРЛ начнется приблизительно в 2008 году, однако, некоторые государства начали докладывать о нехватке кодов, уже с 2005 года. Централизованная система назначения и организации кодов ВОРЛ (CCAMS), внедренная в рамках всей системы IFPS, снимет угрозу нехватки кодов, устранив потенциальный ограничивающий фактор будущего роста объема воздушного движения в Европе.

4.45 Исходя из итогов ряда различных исследований, на Специальном совещании группы экспертов по воздушному пространству и навигации (ANT) Евроконтроля, посвященном разработке системы CCAMS (которое было проведено 1 сентября 2006 года), члены ANT согласовали внедрение CCAMS, которая будет размещена физически вместе с ЦООП, будет способна обслуживать весь район IFPS, и должна быть реализована в виде скользящего района применения. Рекомендации, сформулированные Специальным совещанием ANT, были представлены Консультативной группе пайщиков Евроконтроля (SCG), которая, с учетом сдерживания роста, создаваемого нехваткой кодов режима А, согласилась рекомендовать Временному совету утвердить внедрение CCAMS, физически расположенной вместе с ЦООП и способной обслуживать весь район IFPS, на основе стратегии трехэтапного перехода - так называемого "скользящего окна".

4.46 Рекомендации SCG были представлены и поддержаны другими рабочими органами высокого уровня Евроконтроля, такими как: Главная постоянная исполнительная конференция (CESC), Постоянный комитет по сопряжению между гражданскими и военными органами (СМІС) и Европейская группа по ОПВД (EAG).

4.47 На своем 27 совещании Временный совет Евроконтроля подтвердил свою поддержку поэтапному внедрению централизованной системы назначения и организации кодов ВОРЛ (CCAMS), и согласовал внедрение следующих этапов CCAMS при условии уделения военным потребностям достаточного внимания и продолжения внедрения режима S государствами без каких-либо задержек.

4.48 Представитель Евроконтроля разъяснил, что CCAMS разрабатывается в качестве эффективного средства против сохраняющегося риска нехватки кодов ВОРЛ режима А. Было подсчитано, что в начале ее эксплуатации (2008-2012 годы) системе CCAMS для эффективной работы потребуется 2300 кодов режима А (остальные коды будут использоваться для местных целей). После 2012 года потребуется большее количество кодов, однако, ожидаемое усовершенствование в результате накопленного эксплуатационного опыта использования рабочих алгоритмов CCAMS обеспечит дополнительную пропускную способность системе без необходимости увеличения количества кодов. Предполагается, что эксплуатация CCAMS сможет продолжаться до тех пор, пока будут использоваться коды режима А.

4.49 В этой связи было отмечено, что разработка технических характеристик этой системы, а также моделирование эксплуатационных аспектов перехода проходит в соответствии с первоначальными планами, представленными на совещании EANPG/47. Для обеспечения успешного соблюдения предложенного графика потребуются подробные консультации и координация со всеми государствами и провайдерами аэронавигационных услуг, участвующими во внедрении CCAMS. Процесс консультаций первоначально охватит провайдеров аэронавигационных услуг из районов применения (РА) EUR-D и EUR-E для подтверждения и консолидации мероприятий по внедрению в преддверии фактической эксплуатации в тех частях района IFPZ, которые совпадают с РА EUR-D и EUR-E.

4.50 На основе рекомендаций SCG, которые были поддержаны CESC, CMIC и EAG, и с согласия Временного совета (ноябрь 2006 года) группа утвердила следующие выводы.

Вывод 48/17 EANPG - Внедрение режима S

О том, чтобы государства продолжали внедрять без задержек режим S.

Вывод 48/18 EANPG - Централизованная система назначения и организации кодов (CCAMS)

О том, чтобы предложить агентству Евроконтроль взять на себя управление, в координации с государствами и провайдерами аэронавигационных услуг, разработкой и поэтапным внедрением CCAMS, с тем чтобы эта система, используемая вместе с методом ORCAM, могла бы обеспечить краткосрочное/среднесрочное решение проблем нехватки кодов ВОРЛ, превращающихся в потенциальный ограничивающий фактор будущего роста объемов воздушного движения в Европе.

Коды ВОРЛ в Ближневосточном регионе ИКАО

4.51 Участники совещания отметили, что на проходившем в Маскате (Оман) с 20 по 23 ноября 2006 года совещании MIDANPIRG ATM/SAR/AIS SG/8 также рассматривались проблемы нехватки кодов ВОРЛ в Ближневосточном регионе и связанные с этим трудности, возникающие в районе сопряжения между Европейским и Ближневосточным регионами ИКАО. Участники совещания MIDANPIRG ATM/SAR/AIS SG/8 решили создать исследовательскую группу для рассмотрения различных проблем, связанных с дублированием кодов ВОРЛ, и других вопросов, ассоциируемых с распределением и нехваткой кодов. Эта исследовательская группа рассмотрит возможность внедрения концепции районов применения (РА) в соответствии с принципами ORCAM в Ближневосточном регионе.

Продолжительная потеря связи

4.52 Евроконтроль представил группе рабочий документ с предложением о поправке к документу Правила аэронавигационного обслуживания – Организация воздушного движения (PANS-ATM, док. 4444) ИКАО, касающимся порядка действий в случае потери связи, учитывающего случаи продолжительной потери связи (PLOC или COMLOSS).

4.53 Группа отметила, что после 11 сентября 2001 года любая потеря связи ассоциируется со второй важной возможностью, выходящей за пределы простой безопасности полетов, поскольку является составляющим фактором неопределенности, связанной с возможными актами незаконного вмешательства. В связи с ассоциируемыми с PLOC возможными аспектами авиационной безопасности считается, что необходимо разработать поправку к соответствующим положениям PANS-ATM, учитывающую вероятность того, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству. Поэтому важно информировать и продолжать держать в курсе дела соответствующие полномочные органы о всех действиях, предпринимаемых экипажем соответствующего воздушного судна, и органами УВД.

4.54 Группа отметила, что в случаях потери связи диспетчер УВД должен следовать соответствующим положениям тома II (Правила связи) Приложения 10 (Авиационная электросвязь) ИКАО. В соответствии с этими положениями диспетчер УВД должен, помимо прочего, запросить другие авиационные станции оказать содействие, установив связь с данным воздушным судном, и ретранслировать трафик сообщений, и (или) просить другие воздушные суда, находящиеся поблизости от данного воздушного судна, установить с ним связь. Диспетчер УВД должен также как можно скорее информировать эксплуатанта воздушного судна и продолжать принимать меры по отношению к данному воздушному судну в соответствии с требуемым в случае потери связи порядком действий.

4.55 С другой стороны, от пилота, у которого произошла потеря связи, будут ожидать выполнения соответствующих положений Приложения 2 – Правила полетов ИКАО. Эти положения включают, помимо прочего, установку на приеме-передатчике кода 7600. Вместе с тем, было отмечено, что часто пилот не знает о происшедшей потере связи в течение значительного периода времени. Со стороны земли такие происшествия вызывали принятие мер, как при потере связи, и приводили из-за возможной угрозы авиационной безопасности к перехватам соответствующих воздушных судов военными самолетами.

4.56 На своем 39 совещании (21 – 23 февраля 2006 года) Группа экспертов по воздушному пространству и навигации (ANT) Евроконтроля согласилась с предложением внести поправку к положениям ИКАО – Правила аэронавигационного обслуживания – Организация воздушного движения (PANS-ATM, док. 4444) (см. **добавление F**), для включения в них требования о том, чтобы органы ОВД информировали соответствующие полномочные органы о продолжительной потере связи с воздушным судном.

4.57 Оценивая проект предложения о поправке, разработанный Евроконтролем, EANPG признала, что в эксплуатационной среде, отличающейся от европейской (например, в Северной Атлантике), часто случающиеся временные перерывы обеспечения ВЧ-связи могут ошибочно приниматься за продолжительную потерю связи. Поэтому EANPG призвала ИКАО проявить при оценке предложенного текста всю необходимую предосторожность во избежание любой возможной путаницы.

4.58 Исходя из вышеизложенного, EANPG согласовала следующий вывод:

Вывод 48/19 EANPG - Предложение о поправке к PANS-АТМ, док. 4444

О том, чтобы Региональный директор ИКАО от имени EANPG представил в штаб-квартиру ИКАО проект предложения о поправке к PANS-АТМ, док. 4444, касающегося вопроса продолжительной потери связи (см. **добавление F**).

Предложение о поправке к PANS-АТМ, док. 4444

4.59 Группу проинформировали о том, что Международная федерация ассоциаций пилотов авиакомпаний (ИФАЛПА) определила источник путаницы в ситуациях, когда воздушное судно наводится на средство обеспечения конечного этапа захода на посадку, показания которого интерпретируются пилотом, и орган УВД оставляет воздушное судно на эшелоне полета более высоком, чем высота захода на посадку, первоначально определенная при выдаче разрешения на заход на посадку. В таких ситуациях было непонятно, должны ли пилоты продолжать выдерживать последнюю назначенную им высоту, если воздушное судно заводится на посадку по радиолокатору, до выхода на окончательную траекторию захода на посадку, или они должны снизиться до первоначально назначенной высоты захода на посадку при получении соответствующего диспетчерского разрешения.

4.60 Группу проинформировали о том, что положения, содержащиеся в *Правилах аэронавигационного обслуживания – Организация воздушного движения* (PANS-АТМ, док. 4444) ИКАО, действительно недостаточно ясны и, учитывая аспекты безопасности полетов, связанные с таким ранним снижением воздушного судна, группа согласилась с необходимостью прояснить этот вопрос. Поэтому группа согласовала предложение о том, чтобы воздушное судно, наводимое на средство обеспечения конечного этапа захода на посадку, показания которого интерпретируются пилотом, должно оставаться на последней разрешенной абсолютной высоте до выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку. Группа отметила, что Региональный директор ИКАО начнет необходимую координацию в целях внесения поправки в соответствующие положения ИКАО.

Вывод 48/20 EANPG - Предложение о поправке к содержащимся в PANS-АТМ (док. 4444) положениям, связанным с наведением воздушного судна на средство обеспечения конечного этапа захода на посадку, показания которого интерпретируются пилотом.

О том, чтобы Региональный директор ИКАО представил от имени EANPG в ИКАО проект предложения о поправке к PANS-АТМ (док. 4444) по вопросу наведения воздушного судна на средство обеспечения конечного этапа захода на посадку, показания которого интерпретируются пилотом, в соответствии с нижеизложенным:

“8.9.4.2 В том случае, если разрешение на заход на посадку дается до того, как воздушное судно докладывает о выходе на линию пути конечного участка захода на посадку, воздушное судно продолжает оставаться на последней разрешенной абсолютной высоте до тех пор, пока оно не выйдет на линию пути конечного этапа захода на посадку.

Изменить нумерацию следующих пунктов”.

Предложение о поправке к док. 7030/4 ИКАО

4.61 Группу проинформировали, что проведенное в ответ на запрос об оснащенности воздушных судов приемопередатчиками ВОРЛ рассмотрение европейских региональных положений по данному вопросу показало, что такое требование не существует. Было подчеркнуто, что отсутствие работающего приемопередатчика на борту ВС может значительно сокращать пропускную способность воздушного пространства, поскольку при этом необходимо увеличивать минимумы эшелонирования.

Помимо этого, было отмечено, что отсутствие положений, касающихся обязательного оснащения ВС приемоответчиком, передающим данные о давлении и абсолютной высоте, может влиять на безопасность полетов, поскольку работа таких систем как ACAS, MSAW и STCA зависит от информации, получаемой ими от приемоответчиков, передающих данные о давлении и абсолютной высоте. С учетом этого группа согласилась с необходимостью сделать оснащение воздушных судов приемоответчиками, передающими данные о давлении и абсолютной высоте, обязательным, как это имеет место во многих других регионах ИКАО, а также с необходимостью внесения соответствующей поправки в европейские Дополнительные региональные правила.

Вывод 48/21EANPG - Положения ИКАО, касающиеся обязательного оснащения ВС приемоответчиками, передающими данные о давлении и абсолютной высоте

О том, чтобы Региональный директор, от имени EANPG, выдвинул предложение о поправке к европейским Дополнительным региональным правилам, в соответствии с нижеизложенным:

<p>"9.0 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВТОРИЧНОГО ОБЗОРНОГО РАДИОЛОКАТОРА (ВОРЛ) (Приложение 6, части I, II и III; Приложение 11, п. 2.25, P-АТМ, глава 8; P-OPS, том I, часть VIII, глава 1)</p>
--

.....

9.1.2 Эксплуатация приемоответчиков

9.1.2.1 Воздушные суда, выполняющие полеты по ППП в Европейском регионе, оснащаются приемоответчиком ВОРЛ, передающим данные о давлении и абсолютной высоте.

Примечание.— Правила, требующие от пилотов постоянно эксплуатировать приемоответчик и режим С во время полета, содержатся в Правилах аэронавигационного обслуживания — Полеты воздушных судов (PANS-OPS, док. 8168, том I, часть VIII, глава I, пункты 1.1.1 и 1.1.3.

[Изменить нумерацию остальной части пункта 9.1.2.]”

Проблемы, связанные со спектром авиационных частот

4.62 Участникам совещания была представлена обновленная таблица с прогнозом насыщения авиационных частотных диапазонов на следующие 20 лет. Эта таблица была подготовлена в помощь процессу организации спектра частот и обеспечила в сжатой рабочей форме информацию об использовании спектра авиационных частот в Европейском и Североатлантическом регионах ИКАО.

4.63 Условные обозначения, включенные в **добавление G** к настоящему докладу, дают наглядное представление о том, насколько авиационные потребности смогут быть удовлетворены в каждом диапазоне и по каждому году. Основной вывод, который можно сделать, глядя на эту таблицу, это то, что с точки зрения возможности использования спектра авиационных радиочастот, перенасыщение диапазонов 108-111,975 МГц, 111,975-117,975 МГц, 117,975-137 МГц и 960-1215 МГц продолжает вызывать основную озабоченность для авиации.

4.64 Адекватное планирование будущих потребностей в авиационном спектре не может быть обеспечено без более четкой увязки между разработкой эксплуатационных требований, технических характеристик и наличием свободного спектра радиочастот.

Вывод 48/22 EANPG - Недостатки планирования авиационного спектра радиочастот

О том, чтобы ИКАО обратила особое внимание на самом высоком уровне аэронавигационного планирования на необходимость рациональных стратегий и систем, которые позволят обеспечить глобальный подход и охватить все потребности в авиационных радиочастотах, с упором на улучшение использования спектра частот различными системами.

Вопросы, связанные с подготовкой к ВРК-2007

4.65 Связанные с авиацией вопросы Всемирной радиоконференции МСЭ 2007 года (ВРК-07), касающиеся аэронавигационных систем, и особенно два пункта повестки дня (1.5 и 1.6) могут привести к внесению изменений в Правила аэросвязи МСЭ в частотных диапазоновых, выделенных для аэрорадионавигационных систем (ARNS). Позиция ИКАО на конференции ВРК-07 отражена на сайте ИКАО: www.icao.int. В ней ИКАО призывает государства использовать эту позицию в качестве основы при подготовке к ВРК-2007.

Использование мобильных телефонов GSM на борту воздушных судов

4.66 Вопрос использования мобильных телефонов на борту воздушных судов обсуждается в авиации уже на протяжении некоторого времени. Когда этот вопрос был впервые поднят в 80-е годы, между эксплуатантами систем мобильных телефонов и авиации было достигнуто общее согласие о том, что использование мобильных телефонов на борту воздушных судов следует запретить. Недавно, в результате развития этой технологии, несколько компаний вновь начали дебаты о том, что мобильные телефоны могут быть использованы на воздушных судах, если так называемые устройства "pico-cell" будут установлены внутри пассажирской кабины, снижая таким образом мощность излучаемых телефонами сигналов.

4.67 Помимо технических вопросов, связанных с безопасной работой GSM на борту воздушного судна, имеются также человеческие факторы. Первый из них связан с повышенной возможностью возникновения "припадков гнева" в полете, когда пассажиры, пользующиеся мобильными телефонами, выводят этим из себя других пассажиров в очень ограниченном пространстве пассажирской кабины воздушного судна. Другая менее очевидная, но более коварная проблема – это неразбериха, которая возникнет в рядах пассажиров с мобильными телефонами, которые можно будет использовать на одних воздушных судах, но нельзя на других. Это может привести к попыткам многих пассажиров использовать мобильные телефоны на борту воздушных судов, не оснащенных необходимыми для этого принимающими устройствами, т.н. "pico cells".

4.68 С технической стороны, проделанные до сегодняшнего дня исследования были сосредоточены на воздействии применения мобильных телефонов на борту воздушных судов на наземные сети GSM. Однако, влияние GSM в комбинации с приемными устройствами "pico-cell" на системы воздушных судов пока не исследовалось. Следует также учитывать существование различных систем мобильной связи в различных частях мира. В целом, все технические вопросы должны быть тщательно изучены, прежде чем авиационное сообщество сможет принять какое-либо решение.

4.69 Необходимо избежать нескоординированного регулирования при интерпретации правил использования мобильных телефонов GSM на борту воздушных судов между различными регионами, авиакомпаниями и типами воздушных судов. Плохо предсказуемое регулирование может потенциально привести к росту случаев приступа ярости пассажиров во время полета с учетом того, что использование мобильных телефонов в публичных местах уже рассматривается большинством членов общества в качестве раздражающего фактора.

4.70 Авиации следует обсудить эти проблемы срочно и принять ясное и легко реализуемое глобальное решение в отношении применения GSM на борту воздушных судов, чтобы обеспечить постоянную безопасность полетов воздушных судов и пассажиров. Однако, авиационная отрасль не может сделать этого в изоляции, поскольку регулирующие органы радиосвязи играют в этом также важную роль.

Вывод 48/23 EANPG - Использование мобильных телефонов GSM на борту воздушных судов

О том, чтобы:

- a) вопрос использования мобильных телефонов GSM на борту воздушных судов был доведен до сведения соответствующих органов ИКАО в целях рассмотрения связанных с ним проблем таким образом, чтобы можно было обеспечить ясные инструктивные указания и правила на глобальной основе;
- b) предложить EASA и государствам, в зависимости от конкретной ситуации, воздерживаться от сертификации этих систем до тех пор, пока все виды потенциального влияния GSM на системы воздушного судна не будут изучены, и не будет подтверждено, что все требования к безопасности полетов удовлетворены;
- c) срочно просить государства предупредить национальные полномочные регулирующие органы радиосвязи о проблемах, обозначенных в этом документе, в целях обеспечения положения, при котором будет определен соответствующий набор требований к защите спектра радиочастот, а также поднять этот вопрос в Международном союзе электросвязи (МСЭ) в целях принятия глобального подхода к данным аспектам регулирования радиосвязи; и
- d) просить Международную ассоциацию авиатранспорта (ИАТА) и Международный совет деловой авиации (IBAC) о содействии в оценке потенциального влияния использования мобильных телефонов с точки зрения летных экипажей, а также возможности эффективного внедрения любых предлагаемых правил, и гарантировать, что будут обеспечены четкие указания в отношении использования мобильных телефонов на борту воздушных судов.

Глобальная координация и контроль за изменением адресов AMHS

4.71 Переход от текущей общей сети обмена данными ИКАО (CIDIN)/сети авиационной фиксированной электросвязи (AFTN) к сети системы обработки сообщений ОВД (AMHS) постепенно приближается к этапу своего внедрения - первая рабочая цепь была установлена между Испанией и Германией в начале 2006 года. Для обеспечения постоянного и надежного функционирования этой системы необходимо создать какую-то систему регистрации официально скоординированных адресов. Если порядок регистрации скоординированных адресов не будет соблюдаться, это может потенциально вызывать незаметную потерю данных.

4.72 Для обеспечения эффективной координации регистрации адресов AMHS необходимы два процесса:

- a) координация адреса (на конечных этапах в многочисленных областях), чтобы удостовериться в том, что все центры принимают необходимую информацию. Механизм для достижения этой цели был представлен Группе экспертов по авиационной электросвязи (АСР) в виде рабочего документа (АСР/WG N/SG N3 WP 4-5), ставшего прекрасной основой того, как управлять регистром, а также предлагающего процесс и набор средств для этих целей;

- b) контроль за изменениями, необходимый для применения новой системы адресования скоординированным образом. В настоящее время в Европе создан Центр управления CIDIN (СМС), который обеспечивает платформу для разработки Центра управления ОВД (АМС), который, в свою очередь, и образует процесс и систему управления, необходимые для координации изменений в рамках региона.

4.73 Существует по крайней мере три возможных варианта внедрения какой-либо формы контроля за изменениями во всех системах вследствие изменений в регистре, третий из которых рассматривается как наиболее осуществимый и предпочтительный с технической и эксплуатационной точек зрения:

- a) каждый регион разрабатывает и внедряет свой собственный процесс. Однако, при этом могут возникнуть проблемы с обеспечением полной совместимости нескольких различных по своему характеру процессов с процессом управления регистром, что не позволит обеспечить постоянную синхронизацию;
- b) процессы работы Европейского центра АМС, изложенные в разделе 4.4.1 Европейского руководства по организации ОВД, могут быть «сочленены» с предложениями, содержащимися в АСП/WG N/SG N3 WP 4-5, что обеспечит систему управления адресованием и контроля за изменениями «от отправителя до получателя». Если каждый регион будет использовать такую систему, потенциальные проблемы, обозначенные в пп. а), будут решены. Однако, в каждом регионе сохранятся многочисленные контактные пункты для индивидуальных центров "АМС", и это может привести к различиям в применении процессов управления; и
- c) аналогично тому, что сформулировано в вышеприведенном пп. b), но с одним центром АМС в Европейском регионе, обеспечивающим обслуживание на глобальной основе. Преимущества этого варианта заключаются в том, что он предполагает наличие лишь одного центра АМС, и что применение процессов управления будет совместимым во всех областях.

4.74 Глобальный механизм регистрации и координации адресов АМНС должен быть создан как можно скорее, самое позднее к 2008 году, в связи с запланированным полным внедрением АМНС в Европе к 2009 году.

Вывод 48/24 EANPG - Глобальная регистрация адресов АМНС

О том, чтобы ИКАО рассмотрела необходимые меры, принятие которых позволит внедрить механизм глобальной регистрации и координации адресов АМНС.

Первое издание Европейского руководства по АМНС

4.75 Европейское руководство по АМНС было обновлено с учетом последних событий и считается теперь достаточно зрелым для утверждения и использования в качестве основного регионального справочного документа для внедрения АМНС. Этот материал размещен на официальном веб-сайте Европейского/Североатлантического бюро ИКАО.

Вывод 48/25 EANPG - Европейское руководство по АМНС

О том, чтобы предложить государствам в Европейском регионе использовать Европейское руководство по АМНС в качестве основного регионального справочного документа для внедрения АМНС.

Внедрение средства SAFIRE

4.76 Эксплуатационная оценка средства SAFIRE была начата в июле 2006 года после обсуждения на 47 совещании Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG/47). Цель этого средства заключается в предоставлении доступа через Интернет к механизму организации спектра и частот и обеспечении безопасной, центрально управляемой системы, которая позволит заниматься эффективно и точно организацией аэронавигационных частот, обеспечит всеобъемлющий источник информации, и упростит организацию спектра и планирование частот. Первый этап внедрения средства SAFIRE охватит данные таблицы COM 2 (ОВЧ-связь), в которую часто вносятся поправки, и обеспечит таким образом наибольшие преимущества от применения средства SAFIRE.

4.77 Во время перехода необходимо обеспечить совместимость и целостность данных для планирования и регистрации в рамках таблицы COM2 путем создания надежной резервной системы для средства SAFIRE, основанной на текущей сети авиационной фиксированной электросвязи (AFTN), которая будет эксплуатироваться до полного внедрения средства SAFIRE. При этом государствам потребуется принять необходимые меры, гарантирующие бесконфликтный переход к средству SAFIRE, а также правильность и своевременность обеспечения данных.

4.78 Внедрение средства SAFIRE для таблиц COM3 и COM4 в целях его эксплуатационной оценки начнется как можно скорее, чтобы начать его полное использование 1 октября 2007 года. В целом, период перехода должен быть, по возможности, сокращен, во избежание неясности в процедурах, потребности в дополнительном обучении, и возникновения каких-либо угроз для безопасности, надежности и эффективности работы этой системы.

Вывод 48/26 EANPG - Введение средства SAFIRE в эксплуатацию

О том, чтобы Региональный директор ИКАО:

- a) предложил государствам, которые пока не внедрили средство SAFIRE, сделать это так, чтобы выдержать срок начала эксплуатации SAFIRE для таблицы COM 2 - 1 января 2007 года, и начать эксплуатационную оценку средства для таблиц COM3 и COM 4 с 1 января 2007 года, а начало полной эксплуатации с 1 октября 2007 года; и
- b) предложил Евроконтролю завершить в качестве срочного вопроса любые пока не законченные усовершенствования средства SAFIRE для таблицы COM2 в качестве предварительного условия соблюдения срока начала его эксплуатации.

Потребности в MLS

4.79 Участники совещания приняли к сведению, что МСЭ выделил спектр частот для установок MLS на период более 40 лет. Первые Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPs) были опубликованы в 1979 году. Глобальный план перехода ИКАО от ILS к MLS, предусматривающий полную замену установок ILS установками MLS к 2010 году, был опубликован в 1987 году, а окончательные SARPs были опубликованы в 1996 году. Однако результаты на сегодняшний день таковы, что к концу 2006 года сколь-либо значительное внедрение так и не началось. План полного перехода на MLS был отменен, когда в 1995 году стали считать, что в недалеком будущем GNSS удовлетворит аэронавигационные потребности на всех этапах полета.

4.80 План перехода от ILS к MLS в Европе обеспечил выделение частот приблизительно для 1200 установок MLS. Недавно внесенные в SARPs по MLS исправления повысили требования к спектру. Это вызвало сокращение количества выделенных в узловом диапазоне частот (с круговой зоной действия до ЭП65) в Европе с 1200 до 333. Хотя в узловом диапазоне для MLS было определено 200 каналов, имеющиеся в текущих SARPs ограничения в отношении соседних каналов фактически сокращают число располагаемых каналов MLS приблизительно до 40.

4.81 В ответ на решение не переходить полностью на MLS, государства информировали ИКАО об измененных долгосрочных потребностях в 433 установках MLS в Европейском регионе. Моделирование плана частот с использованием текущих правил планирования, определенных Приложением 10, указывают на то, что 322 из этих потребностей могут быть удовлетворены в узловом диапазоне MLS. Эта мера потребует использования расширенного диапазона MLS в том случае, если в конце концов потребуются удовлетворить остальные 111 потребностей.

4.82 Вместе с тем, если потребуются использовать расширенный диапазон, в SARPs необходимо будет внести поправки. В таком случае гораздо лучше будет внести изменения в SARPs, связанные с новой зоной действия и повышением эффективности спектра.

4.83 Эффективность спектра MLS связана с двумя аспектами. Первый из них – это сама конструкция MLS с характеристиками, которые были определены несколько десятилетий тому назад в ответ на имевшуюся тогда технологию, которая с тех пор устарела. Второй заключается в мероприятиях по спариванию различных установок, запирающих каналы VOR, DME, ILS и MLS в чрезвычайно негибкую структуру. Это было необходимо тогда, когда на пульте навигационного управления воздушного судна был механический переключатель. Цифровые системы управления воздушным судном более не нуждаются в жестком спаривании для выбора правильного навигационного средства в конкретном местоположении. Постепенно отказываясь от требования в спаривании, можно будет обеспечить более эффективное использование частот для всех соответствующих навигационных средств.

4.84 Неопределенность со сроками внедрения MLS и возможность того, что многие из определенных когда-то требований никогда не будут реализованы, создает для авиационного сообщества серьезную проблему доверия к нему со стороны регулирующих органов радиосвязи, поскольку оно пытается удержать за собою на протяжении десятилетий практически неиспользуемые выделенные для MLS частоты.

4.85 В целях рассмотрения целого ряда связанных с MLS неопределенностей были проведены работы по моделированию, цель которых – определить возможность реализации мер, которые позволили бы удовлетворить все связанные с внедрением MLS потребности в частотах в рамках узлового диапазона.

4.86 Предпосылки, принятые в рамках моделирования, включали в себя:

- a) использование эксплуатационных потребностей, совместимых с текущей практикой применения установок ILS и с эксплуатационной средой RNP/RNAV;
- b) более ограничивающие характеристики для частотных назначений "для всей страны"
 - первоначальная предпосылка заключалась в том, что предполагалось устанавливать зону исключения вокруг любой фиксированной установки MLS, равную эксплуатационной зоне действия плюс 10 м. миль для внедрения по "всей стране";
- c) повторное использование той же частоты для обоих концов одной и той же ВПП (по крайней мере в тех же масштабах, как используется сейчас для установок ILS, и в полном объеме);
- d) устранение требований к "твердому спариванию" установок MLS; и
- e) поправки, направленные на повышение эффективности спектра частот MLS.

4.87 Моделирование, проводившееся в ходе планирования на основе предпосылок а) - d), дало обнадеживающие предварительные результаты, которые сократили неудовлетворенные потребности с вышеупомянутых 300 до приблизительно 10. Вместе с тем, было отмечено, что в частности вариант d) рассматривается как очень долгосрочная перспектива, требующая тщательного рассмотрения всех непредвиденных эксплуатационных, технических и финансовых последствий. С включением предпосылки е) (поправки, нацеленные на повышение эффективности спектра частот MLS), вероятно, станет возможным установить, что долгосрочные потребности MLS в Европейском регионе можно будет удовлетворить в рамках стержневого диапазона MLS. Это также позволит достаточно убедительно продемонстрировать, что ИКАО является достойным членом всемирного сообщества, и предпринимает попытки, направленные на эффективное использование столь ограниченного радиоспектра.

Вывод 48/27 EANPG - Требования, связанные с MLS

О том, чтобы ИКАО предприняла междисциплинарный подход к следующим связанным с MLS вопросам, чтобы определить возможность в достаточной мере удовлетворить потребности в спектре в рамках стержневого диапазона MLS:

- a) определить более точно потребности в установках MLS и планируемые сроки их внедрения; и
- b) рассмотреть практическую возможность осуществления потенциальных мер, направленных на повышение эффективности спектра частот, охватывающих эксплуатационные требования и технические вопросы, связанные как с бортовыми, так и наземными системами, и признав, что "жесткое спаривание" является более долгосрочным вопросом.

Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц

4.88 Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП195 в Европейском регионе ИКАО было запланировано на 15 марта 2007 года. Евроконтроль проинформировал совещание о том, что соответствующая подготовка ведется успешно, за исключением внесения поправки в док. 7030 ИКАО. Публикация предложенной поправки к док. 7030 ИКАО являлась предварительным условием начала внедрения 15 марта 2007 года. Она должна была быть завершена достаточно заблаговременно, чтобы позволить последующее внесение поправок в сборники AIP и т.д. Однако, с поправкой к док. 7030 возникли трудности в Испании, что задерживает ее утверждение и публикацию.

4.89 Ключевой вехой на пути к внедрению является отчет Евроконтроля о принятии решения о начале или задержке внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП195, запланированного на 14 декабря в качестве последующей меры по итогам совещания контактных лиц по сетке частот с интервалом 8,33 кГц, прошедшего 7-8 ноября.

4.90 EANPG согласилась со следующими мерами, направленными на внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП195.

Вывод 48/28 EANPG - Меры в поддержку внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП195

О том, чтобы Региональный директор ИКАО:

- a) призвал государства завершить меры в поддержку внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП195; и
- b) информировал Евроконтроль о сроках принятия и публикации предлагаемой поправки к Дополнительным региональным правилам ИКАО (док. 7030), касающейся применения сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП195.

4.91 EANPG согласилась с тем, что перенасыщение диапазона ОВЧ-связи является срочной проблемой, требующей окончательных и ясных решений. Текущие потребности превышают возможности спектра в удовлетворении новых потребностей в электросвязи. Текущие планы расширения воздушного пространства, в котором используется сетка частот с интервалом 8,33 кГц, до ЭП195 не удовлетворит все имеющиеся потребности, в связи с чем необходимо принятие мер, гарантирующих, что нехватка средств связи не будет сдерживать будущий рост авиатранспорта. Группа также согласилась с тем, что внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц является единственным возможным решением, позволяющим удовлетворить потребности в ОВЧ-связи в пределах требуемых сроков.

4.92 EANPG также отметила прогресс с ТЭО Евроконтроля по сетке частот с интервалом 8,33 кГц и согласилась с тем, что после того, как оно будет официально принято, это обоснование обеспечит ценную основу для практического поэтапного внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц.

4.93 Потребность в расширении воздушного пространства, в котором применяется сетка частот с интервалом 8,33 кГц, за пределы первоначальных границ ее внедрения была признана EANPG в 1996 году. И только теперь после всеобъемлющего рассмотрения всех возможностей непреодолимый характер этой проблемы стал достаточно ясным, чтобы на него обратило серьезное внимание авиационное сообщество в целом.

4.94 Ясное и окончательное решение по вопросу внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц необходимо, чтобы гарантировать прекращение любой дальнейшей эрозии располагаемого до внедрения времени, являющегося важнейшим элементом, необходимым, чтобы обеспечить рассмотрение всех затрагиваемых важных вопросов, как можно более заблаговременно.

4.95 За исключением Испании, члены EANPG согласовали следующие меры по дальнейшему продвижению внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц.

Вывод 48/29 EANPG - Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП195

О том, чтобы:

- a) государства и все заинтересованные организация приняли к сведению решение EANPG продолжать полное внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП195 в районе, в котором в Европейском регионе применяется сетка частот с интервалом 8,33 кГц;
- b) предложить Евроконтролю разработать план внедрения для поэтапного перехода к полному применению сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП195;
- c) предложить Евроконтролю, в контексте SES, выдвинуть как можно скорее поправку к Правилам внедрения Европейской комиссии, касающимся интервала между каналами речевой связи "воздух-земля" (AGVCS-IR), в ответ на потребность внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП195;
- d) государства сделали обязательным, начиная с 1 января 2008 года, оснащение воздушных судов оборудованием, способным работать на сетке частот с интервалом 8,33 кГц для всех вновь заказываемых воздушных судов, которые будут выполнять полеты в районе применения сетки частот с интервалом 8,33 кГц в Европейском регионе; и

- е) государства проинформировали все заинтересованные организации о предварительных сроках внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП195 в районе применения сетки частот с интервалом 8,33 кГц в соответствии с нижеизложенным:
- i) услуги РДЦ (не связанные нижними пределами секторов) и затрагивающие полеты по ППП, управляемые полеты по ПВП и ночные полеты по ПВП, начиная с 2010 года,
 - ii) полное внедрение, начиная с 2013 года.

Заявление Испании в отношении сетки частот с интервалом 8,33 кГц

4.96 Испания считает данный вопрос пока недостаточно зрелым. В соответствии с этим, а также принимая во внимание трудности, связанные с внедрением этой технологии в Испании ниже эшелона полета 245, Испания заявляет, что не может утвердить проект вывода, представленный участникам совещания по данному вопросу.

Требования к уровню знания профессионального языка

4.97 Группа напомнила, что в марте 2003 года Совет ИКАО принял поправки к Приложению 1 – *Выдача свидетельств авиационному персоналу*, Приложению 6 – *Полеты воздушных судов*, Приложению 10 – *Авиационная электросвязь*, Приложению 11 – *Обслуживание воздушного движения*, и *Правилам аэронавигационного обслуживания – Организация воздушного движения* (PANS-ATM, док. 4444), касающиеся усиления требований к уровню знания профессионального языка пилотами и диспетчерами УВД.

4.98 Группа отметила, что соблюдение этих усиленных требований до сих пор остается сложным для ряда государств в Европейском регионе ИКАО. ИКАО продолжает обеспечивать посильную помощь этим государствам, и Целевой группе COG по обучению персонала ОрВД группой COG было поручено обеспечивать эту помощь государствам. Было признано, что государства, сталкивающиеся с проблемами, имеют большое количество диспетчеров УВД, пилотов авиакомпаний и особенно авиации общего назначения, что повышает связанные с этими требованиями финансовые затраты, необходимые для соблюдения соответствующих стандартов.

План действия для оказания помощи государствам во внедрении ими требований к уровню знания профессионального языка

4.99 Было также отмечено, что рекомендованный план действий, направленный на оказание помощи государствам во внедрении ими новых требований к уровню знания профессионального языка, будет продолжать регулярно обновляться. Этот план действий опубликован на вэб-сайте Европейского/Североатлантического бюро ИКАО: www.paris.icao.int. Вновь предложенный вариант плана включен в **добавление Н** к настоящему докладу.

4.100 В этой связи и в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/30 EANPG - План действий по внедрению требований к уровню знания профессионального языка

О том, чтобы:

- а) государства использовали обновленный вариант рекомендованного плана действий в качестве инструктивного материала по внедрению требований ИКАО к уровню знания

профессионального языка и обращались к ИКАО в тех случаях, когда им требуется какая-либо помощь; и

- b) группа COG регулярно пересматривала и обновляла план действий в том случае и тогда, когда это требуется.

Рекомендуемая квалификация для принимающих экзамены и проводящих собеседование

4.101 Группа согласилась с тем, что персонал, ответственный за разработку, администрирование, проведение и проставление оценок по результатам тестов, должен удовлетворять минимальному перечню квалификаций, а также соответствовать строгим требованиям, предъявляемым к компетенции. EANPG проинформировали о том, что политика ИКАО по тестированию уровня знания профессионального языка была разработана ИКАО в целях ее включения в Руководство по реализации требований ИКАО, предъявляемых к уровню знания профессионального языка (док. 9835), и приводится в **добавлении I** к настоящему докладу.

4.102 В дополнение к политике ИКАО по тестированию уровня знания профессионального языка, Целевая группа COG по обучению персонала служб ОрВД разработала требования к экзаменаторам и к лицам, проводящим собеседование, необходимые для эффективной оценки уровня знания профессионального языка. В **добавлениях J и K** к настоящему докладу подробно изложены квалификации рекомендуемые для экзаменаторов (добавление J) и лиц, проводящих собеседования (добавление K). Таким образом, группа согласовала в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, следующий вывод:

Вывод 48/31 EANPG – Рекомендуемые квалификации для экзаменаторов и лиц, проводящих собеседования

О том, чтобы предложить государствам использовать рекомендуемые квалификации и требования к компетентности лиц, принимающих экзамены и проводящих собеседование, чтобы гарантировать положение, при котором персонал, ответственный за проведение собеседования и прием экзаменов, будет соответствовать минимальным профессиональным квалификациям, необходимым для точной оценки уровня знания профессионального языка диспетчерами УВД и пилотами.

Семинары/практикумы по внедрению требований к уровню знания профессионального языка

4.103 Группу проинформировали о том, что для оказания помощи государствам во внедрении повышенных требований к уровню знания профессионального языка, которые повлияют, помимо прочего, на проведение тестирования, обучение и выдачу свидетельств диспетчерам УВД и пилотам, Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО приняло меры по организации проведения четвертого из серии семинаров-практикумов, который проходил в помещении бюро с 6 по 7 сентября 2006 года. Одним из результатов этого практикума была просьба продолжить оказание содействия государствам в будущем путем проведения учебных семинаров.

4.104 Было отмечено, что Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО может организовать проведение дополнительных семинаров-практикумов в период с 2006 по 2008 год, во время которых представители заинтересованных государств смогут обменяться мнениями по вопросам, представляющим взаимный интерес, а также по имеющимся у них затруднениям. Эти учебные мероприятия дополняют рекомендованный план действий по внедрению требований к уровню знания профессионального языка в Европейском регионе и обеспечат возможность обмена накопленным при внедрении этих требований опытом.

4.105 Вышеупомянутые семинары-практикумы могут проводиться в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО. Однако, государства могут также принимать такие семинары-

практикумы у себя и приглашать участвовать в них другие государства. Эти семинары-практикумы будут интересны для ведомств гражданской авиации, провайдеров аэронавигационных услуг, учебных заведений, авиакомпаний и организаций, обеспечивающих курсы авиационного английского языка и проводящих тестирование уровня знания профессионального языка. Группа отметила в этой связи полученное от Германии (Deutsche Flugsicherung - DFS) приглашение провести один из таких практикумов в 2007 году у себя. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/32 EANPG - Семинары-практикумы по внедрению требований к уровню знания профессионального языка

О том, чтобы:

- a) исходя из интереса, проявляемого государствами, Региональный директор ИКАО организовал семинары-практикумы для оказания помощи государствам в плане своевременного внедрения требований ИКАО, предъявляемых к уровню знания профессионального языка; и
- b) предложить государствам заявить о своей заинтересованности принять у себя семинар-практикум по профессиональному языку, посвященный подготовке к внедрению этих требований 5 марта 2008 года.

Внутренняя проверка готовности к внедрению требований к уровню знания профессионального языка

4.106 В целях определения статуса готовности государств, а также, по необходимости, средств, с помощью которых они могут подготовиться к внедрению требований к уровню знаний профессионального языка 5 марта 2008 года, группа предложила, чтобы каждое государство как можно скорее провело внутреннюю проверку. Эта проверка поможет государствам получить объективную картину готовности всех заинтересованных авиационных организаций к внедрению требований к уровню знаний профессионального языка.

4.107 Вышеупомянутая проверка может быть проведена на основе протокола, копия которого приводится в **добавлении L** к настоящему докладу. Исходя из этого и в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/33 EANPG – Внутренняя проверка готовности к внедрению требований к уровню знания профессионального языка

О том, чтобы предложить государствам:

- a) провести внутреннюю проверку на состояние требований, предъявляемых к уровню знания профессионального языка, для получения объективной оценки их готовности к внедрению этих требований 5 марта 2008 года; и
- b) использовать рекомендованный протокол проведения проверки готовности к внедрению требований, предъявляемых к уровню знания профессионального языка, что упростит проведение такой проверки.

4.108 Группа отметила, что все вышепредложенные меры и средства носят рекомендательный характер. Вместе с тем, она полагала, что их реализация и использование упростит государствам их усилия по своевременному внедрению требований, предъявляемых к уровню знания профессионального языка. Государствам было предложено обновить, принять и/или по необходимости исправить эти меры и средства исходя из своего собственного опыта, практики и правил. Все соответствующие комментарии и предложения будут с благодарностью приняты Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО. Группа полагала, что предлагаемые требования и действия, включенные в вышеупомянутые добавления (I, J, K и L) упростят государствам их усилия по внедрению SARPs ИКАО, касающихся уровня знания профессионального языка. Государства могут обновить или исправить их, по необходимости, на основе своего собственного опыта, практики и правил.

Глобальный конгресс по САИ

4.109 Участников совещания проинформировали об итогах Глобального конгресса по САИ, прошедшего в Мадриде (Испания) с 27 по 29 июня 2006 года.

4.110 Группа напомнила, что Глобальный конгресс по САИ рассматривал важную роль, которую играет САИ в преобразующемся мире ОрВД. Он определил ключевые движущие факторы изменений и рассмотрел, что следует сделать, чтобы гарантировать положение, при котором аэронавигационная информация будет обеспечиваться в должном объеме и должного качества. Конгресс начал определять будущую концепцию высокого уровня формы, характера и содержания стратегии развития САИ, а также обеспечения и управления аэронавигационной информацией в целом. Он рассмотрел технологии, которые упростят изменения и сделают их практически и экономически осуществимыми.

4.111 Участники совещания согласились с мнением конгресса о том, что инициативы по САИ предпринимаются во многих регионах, однако, без эффективной глобальной координации. Каждый регион работает без полного понимания работы, проводимой в других регионах.

4.112 В целях предотвращения расхождений в развитии этих служб в будущем и признавая критически важный с точки зрения безопасности полетов характер аэронавигационной информации, группа считала, что ИКАО необходимо взять на себя лидирующую роль на глобальном уровне в отношении перехода от САИ к ОАИ, как к тому призвала 11 Аэронавигационная конференция.

4.113 Участники совещания отметили, что конгресс начертал дорожную карту эволюции обеспечения аэронавигационной информации, призванную помочь ИКАО в упрощении глобальных изменений, и были проинформированы о том, что краткий отчет конгресса был официально направлен в штаб-квартиру ИКАО в конце августа 2006 года и представлен Аэронавигационной комиссии ИКАО 3 ноября 2006 года.

4.114 Участники совещания отметили, что на основе обеспеченного Евроконтролем брифинга по итогам Всемирного конгресса по САИ штаб-квартира ИКАО признала, что конгресс рассмотрел важные вопросы, которые необходимо интегрировать в Единую аэронавигационную программу ИКАО. ИКАО также согласилась взять на себя роль лидера в рассмотрении всех рекомендаций Глобального конгресса по САИ. Вместе с тем, было признано, что для этого потребуется поддержка со стороны государств и международных организаций. В этой связи участники совещания с удовлетворением отметили, что Евроконтроль согласился обеспечить требуемую поддержку, и что в феврале 2007 года в Монреале будет проведено совещание между ИКАО и Евроконтролем, чтобы обсудить ту работу, которую необходимо проделать, и подготовить план проекта. Было также решено, что Консорциум представит документ на следующую Генеральную ассамблею ИКАО, посвятив его организационным вопросам, которые необходимо рассмотреть, чтобы представить Ассамблее новую информацию о проблемах и трудностях, которые необходимо преодолеть, а затем предложить решения и возможную резолюцию.

4.115 Исходя из вышеизложенного, совещание согласовало следующий вывод:

Вывод 48/34 EANPG - Действия по итогам Глобального конгресса по САИ

О том, чтобы ИКАО:

- a) рассмотрела итоги Глобального конгресса по САИ; и
- b) начала, при поддержке государств и международных организаций, принимать как можно скорее последующие меры, направленные на реализацию рекомендаций Глобального конгресса по САИ.

Внедрение электронных данных о рельефе местности и препятствиях (eTOD)

4.116 Участники совещания напомнили о том, что на предыдущем совещании EANPG был подготовлен вывод 47/41 с призывом к государствам направлять свои планы, связанные с внедрением eTOD, в Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО, четко указывая при этом, сталкиваются ли они с какими-либо трудностями в отношении соблюдения сроков применения. В качестве последующей меры 16 декабря 2005 года региональное бюро направило всем государствам госписьмо по этому вопросу. Однако, почти ни одно государство не представило свои планы внедрения, связанные с eTOD. Вместе с тем, участники совещания с удовлетворением отметили, что Италия, Франция и Швейцария достигли определенного прогресса в разработке или внедрении своей программы eTOD. Опыт, накопленный этими тремя государствами, если они поделятся им с другими европейскими государствами, может послужить в качестве полезной отправной точки для тех, которые пока не начали внедрение положений, связанных с eTOD.

4.117 Участники совещания с благодарностью прослушали презентацию, подготовленную Италией в плане обмена своим опытом по разработке и реализации программы eTOD с остальными европейскими государствами. Участники совещания отметили, помимо прочего, что эта программа была начата в Италии в октябре 2004 года и потребует приблизительно 5 лет на свою реализацию, чтобы охватить 38 итальянских аэропортов. Ее расчетная стоимость реализации составляет от 90000 до 300000 евро на аэропорт. Таким образом итоговая стоимость реализации этой программы составит 8 700 000 евро для 38 аэропортов. Участники совещания получили возможность ознакомиться с различными этапами этого проекта и методами, использовавшимися для обеспечения eTOD, и отметили, что работа была завершена пока по 5 основным аэропортам Италии.

4.118 На основе сделанной представителем Италии презентации участники совещания с озабоченностью отметили тот факт, что сроки внедрения положений по eTOD становятся критическими, поскольку программа такого внедрения требует много времени и большого количества ресурсов. Был поднят вопрос о том, смогут ли остальные европейские государства соблюсти сроки начала применения этих положений. Вместе с тем было отмечено, что наиболее трудная часть программы внедрения eTOD заключается в обеспечении информации eTOD в районе 2, который охватывает узловой диспетчерский район или район с радиусом 45 км вокруг контрольной точки аэродрома/вертодрома (в зависимости от того, которое из этих расстояний меньше), согласованный срок внедрения для которого, приведенный в п.10.6.1.2 Приложения 15, это 18 ноября 2010 года.

4.119 Участники совещания подчеркнули потребность в инструктивном материале, который должен помочь государствам, помимо прочего, в определении:

- обязанностей и ролей различных органов, участвующих в процессе внедрения;
- качества методов сбора данных;
- методов оценки и проверки eTOD;

- используемых моделей данных;
- механизмов хранения и обмена eTOD; и
- механизмов возмещения затрат.

4.120 Участники совещания проинформировали, что инструктивный материал ИКАО по eTOD должен быть опубликован в конце 2006 года.

4.121 Делегаты отметили, что при обсуждении вопроса eTOD Проектная группа по САИ/аэронавигационным картам согласилась с тем, что для ускорения процесса внедрения новых положений Приложения 15 необходимо обеспечить сотрудничество всех участвующих в процессе внедрения сторон. Исходя из этого совещание предложило государствам создать национальную группу, состоящую из специалистов от различных администраций, входящих и не входящих в состав ведомств гражданской авиации (САИ, организации, занимающиеся геодезической съемкой, эксперты по построению схем полетов на аэродроме, аэродромы, военные органы, национальные географические и топографические администрации и агентства и т.д.), ответственных за разработку и реализацию плана действий, связанного с обеспечением eTOD.

4.122 Участники совещания также проинформировали о работе Евроконтроля, связанной с данными о рельефе местности и препятствиях. В этой связи было подчеркнуто, что внедрение eTOD лежит на ответственности государств. Таким образом, роль Евроконтроля заключается в основном в распространении соответствующей информации, разработке инструктивного материала для обеспечения обучения и упрощения внедрения и, в случае необходимости, разработке общих средств в поддержку этих вышеизложенных мероприятий.

4.123 Принимая во внимание итоги работы Проектной группы по САИ/аэронавигационным картам, а также работу, проводимую в рамках Евроконтроля, участники совещания согласовали следующий вывод EANPG:

Вывод 48/35 EANPG - Подход на основе сотрудничества на национальном уровне к внедрению требований к eTOD

О том, чтобы в целях ускорения внедрения связанных с eTOD требований, государства:

- a) разработали политику высокого уровня управления национальной программой по eTOD;
- b) определили обязанности и роли в процессе внедрения различных администраций, входящих и не входящих в состав ведомств гражданской авиации (САИ, организации, занимающиеся геодезической съемкой, эксперты по построению схем полетов на аэродроме, аэродромы, военные органы, национальные географические и топографические администрации и агентства и т.д.);
- c) на основе сказанного выше в пп. b) создали национальную группу, состоящую из экспертов от всех заинтересованных администраций, ответственных за разработку и реализацию плана действий, связанную с обеспечением eTOD;
- d) обеспечили необходимые для программы по eTOD ресурсы;
- e) приняли к сведению, что инструктивный материал ИКАО по eTOD должен быть опубликован в конце 2006 года;
- f) воспользовались опытом тех стран, которые уже начали разработку/реализацию своей национальной программы по eTOD; и

- g) регулярно информировали Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО о прогрессе в разработке/реализации национальной программы по eTOD, предпочтительно ко времени проведения совещания COG/38.

Мероприятия, связанные с Всемирной системой зональных прогнозов (ВСЗП)

4.124 Группа приняла к сведению информацию о мероприятиях, связанных с ВСЗП, которые включали в себя рассылку прогнозов особых явлений погоды (SIGWX) в картографической форме с использованием принятого в отрасли стандартного графического формата переносной сетевой графики (PNG), разработанного для оказания помощи тем государствам, которые не могли получать и декодировать прогнозы SIGWX в кодовой форме BUFR. Карты в формате PNG рассылались на пробной основе в рамках услуг, обеспечиваемых посредством спутниковой системы SADIS (SADIS 1G и 2G и обслуживание FTP). Это требование было реализовано в середине сентября 2005 года Всемирным центром зональных прогнозов (ВЦЗП) Лондон и в начале октября 2005 года ВЦЗП Вашингтон для всех карт в формате PNG.

4.125 Поскольку потребность в обеспечении возможности использовать этот формат в будущем и изменить его пробный статус на эксплуатационный сохраняется, ИКАО просили срочно официально утвердить графический формат PNG к использованию. В связи с этим EANPG согласовала следующий вывод:

Вывод 48/36 EANPG - Обеспечение прогнозов SIGWX ВСЗП в картографической форме с использованием формата PNG или эквивалентного, принятого в отрасли стандарта

О том, чтобы предложить группе WAFSOPSG рассмотреть вопрос об обеспечении на постоянной основе прогнозов SIGWX ВСЗП в картографической форме центрами ВЦЗП для закрепленных ИКАО зон действия, используя графический формат переносной сетевой графики (PNG) или эквивалентный стандарт.

4.126 Помимо этого, результаты проделанного ИКАО обзора положения с внедрением прогнозов SIGWX в кодовой форме BUFR продемонстрировали, что только 60 процентов государств, ответивших на вопросник, имели возможность использовать прогнозы SIGWX в кодовой форме BUFR, и что к концу 2006 году, как ожидается, этот процент поднимется до 79. В результате этих фактов участники совещания WAFSOPSG/3 предложили ВЦЗП Лондон и Вашингтон продолжить подготовку и обеспечение прогнозов SIGWX ВСЗП в картографической форме PNG для рассылки в рамках радиовещательных программ, соответственно, SADIS и ISCS, а также услуги FTP после 30 ноября 2006 года. С 1 декабря 2006 года государства-обеспечители ВЦЗП прекратят обеспечение прогнозов SIGWX ВСЗП в картографической форме T4.

4.127 Группа приняла к сведению краткий отчет третьего совещания Группы по эксплуатации ВСЗП (WAFSOPSG/3) (Париж, Франция, 26-29 сентября 2006 года).

Внедрение службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW) в Европейском регионе

4.128 В целях решения представляющих общий интерес вопросов, связанных с рассылкой консультативных сообщений VAA и сообщений SIGMET о вулканическом пепле, 8-9 февраля 2006 года консультативные центры по вулканическому пеплу (VAAC) Лондон и Тулуза провели контрольную рассылку консультативных сообщений о вулканическом пепле в рамках контрольного периода нерегулярных данных Европейской группы по организации бюллетеней (BMG).

4.129 В ходе этой проверки продолжали возникать проблемы с заголовками сообщений SIGMET о вулканическом пепле (VA). Поэтому результаты проведенного теста были признаны неудовлетворительными. Эти и другие недостатки при рассылке информации ясно указывают на необходимость проведения дополнительных контрольных тестов, а также на трудность точного соблюдения редко используемых процедур.

4.130 Целью следующего теста была проверка всех сопряжений между органами метеорологического наблюдения, ОрВД и эксплуатантами при выполнении плана на случай появления вулканического пепла. Консультативные центры VAAC, ответственные за координацию этих тестов, считают, что наилучшим периодом их проведения был бы февраль месяц, когда они совпали бы с контрольным периодом BMG, и это время было бы наиболее удобным для оценки рассылки сообщений SIGMET.

4.131 В целях улучшения положения с региональным внедрением службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW) (поскольку в данный момент ни таблицы FASID, ни таблицы BMG не содержат перечня адресов AFTN), внесение изменений в формат таблиц MET 3B FASID упростило бы их использование. Поэтому было предложено разместить содержащиеся в таблицах MET 3B FASID данные в последовательности указателей местоположения РПИ/ВРПИ и органов метеорологического наблюдения (MWO), сгруппировав их по государствам и регионам ИКАО, как указано в **добавлении М**. В том же порядке следует реорганизовать перечень контактных номеров и адресов в Справочнике по IAVW, док. 9766.

Вывод 48/37 EANPG - Предложение о поправке к формату таблицы MET 3B FASID

О том, чтобы предложить группе IAVWOPSG рассмотреть возможность внесения поправки в формат таблицы MET 3B документа FASID в соответствии с предлагаемым шаблоном, представленным в добавлении М к постоянному докладу.

Назначение государственных станций наблюдения за вулканами

4.132 Группа отметила важность создания государствами сетей станций наблюдения за вулканами для ведения мониторинга за выборочными активными вулканами. Идея включения стандарта 3.6 в Приложение 3 заключалась в компенсации дополнительных расходов, необходимых для создания ограниченного количества станций наблюдения за вулканами, которые направляли бы связанную с вулканической активностью информацию в соответствующий районный диспетчерский центр (РДЦ), орган метеорологического наблюдения (MWO) и центр VAAC, а также в том, чтобы признать важную роль станций наблюдения за вулканами в рамках IAVW.

4.133 В свете вышеизложенного, государствам Европейского/Североатлантического регионов, на территории которых имеются активные вулканы, а именно Исландии, Италии и Российской Федерации, было предложено назначить свои соответствующие станции наблюдения за вулканами для включения их в таблицу MET 3C FASID, поскольку тредующие этого положения были включены в поправку № 73 к Приложению 3 в ы2004 году.

Вывод 48/38 EANPG - Назначение государствами станций наблюдения за вулканами

О том, чтобы предложить государствам Европейского/Североатлантического региона, осуществляющим наблюдение за активными вулканами, назначить срочным порядком на основе принципов, сформулированных совещанием IAVWOPSG/1, выборочные станции наблюдения за вулканами для их включения в таблицу MET 3C Европейского/Североатлантического документа FASID.

4.134 Соответствующим государствам следует предложить представить необходимую информацию в Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО как можно скорее, но не позднее февраля 2007 года.

4.135 Группа приняла к сведению краткий доклад Группы по эксплуатацию SADIS (SADISOPSG/11) (Каир, Египет, 23-26 мая 2006 года).

Европейские сообщения SIGMET и AIRMET

4.136 Представитель ИАТА подчеркнул насколько важно, чтобы используемый государствами формат сообщений SIGMET и AIRMET совпадал с образцовыми форматами, включенными в Приложение 3. Со времени публикации поправки № 73 к Приложению 3 многие государства внедрили соответствующие изменения; вместе с тем, целый ряд государств до сих пор не соблюдают формат сообщений SIGMET.

4.137 Исходя из необходимости удовлетворить свои эксплуатационные потребности в Европейском регионе, представитель ИАТА также просил, чтобы район соответствующего явления обозначался в сообщениях в форме замкнутой линии, описываемой координатами или указателями местоположения точек маршрута или аэропорта. Он с интересом отметил наличие планов рассмотрения, начиная с 2007 года, вопроса о выпуске сообщений SIGMET в целом соответствующим органом ИКАО в тесной координации с Всемирной метеорологической организацией,

Вывод 48/39 EANPG - Применение и разработка образцового шаблона для сообщений SIGMET и AIRMET

О том, чтобы предложить ИКАО:

- a) просить государства обеспечить срочным порядком включение указателей местоположения РПИ в начало второй строки сообщений SIGMET и AIRMET; и
- b) рассмотреть возможность внесения поправки в образцовый шаблон сообщений SIGMET и AIRMET в Приложении 3, позволяющую использовать для описания района метеорологического явления в сообщениях SIGMET и/или AIRMET исключительно замкнутую линию, описываемую координатами, указателями местоположения точек маршрутов или аэропортов.

Поправка к части VI-MET Европейского аэронавигационного плана /документа FASID

4.138 Группе представили проект предложения о поправке к европейскому ANP/FASID - часть VI MET. Исходя из этого, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 48/40 EANPG - Предложение о поправке к Европейскому аэронавигационному плану и Документу по внедрению средств и видов обслуживания (EUR ANP/FASID), касающееся части MET

О том, чтобы Региональный директор ИКАО инициировал от имени EANPG предложение о поправке к европейскому ANP/FASID в целях обновления региональных метеорологических требований.

Исключительное использование прогнозов в цифровой форме, обеспечиваемых ВЦЗП

4.139 Текущий проект поправки № 74 к Приложению 3, касающейся п. п. 9.1.4 и 9.1.3 а) главы 9, содержит вопросы, касающиеся использования обеспечиваемых Всемирными центрами зональных прогнозов цифровых прогнозов в качестве основы для подготовки всей метеорологической информации, поставляемой эксплуатантам и членам летных экипажей для планирования полетов.

4.140 Была выражена озабоченность в отношении нового стандарта 9.1.4 и его последствий для метеорологических услуг. В данном контексте группу проинформировали о том, что этот вопрос в настоящее время рассматривается соответствующими руководящими органами ИКАО и ВМО.

Прогнозы дальности видимости на ВПП (RVR): отчет о текущем положении

4.141 Группа приняла к сведению результаты предложения использовать метод перевода прогнозов видимости в различных условиях в прогнозы дальности видимости на ВПП (RVR). При этом было отмечено, что данный вопрос уже являлся частью рабочей программы Исследовательской группы по системам метеорологического наблюдения на аэродроме (AMOSSG). Вместе с тем, последний отчет о ходе этой работы должен быть передан Секретариату ИКАО для дальнейшей оценки, поскольку, предположительно, он может обеспечить полезный инструктивный материал для глобального использования.

Вывод 48/41 EANPG - Прогнозы дальности видимости на ВПП

О том, чтобы ИКАО рассмотрела в качестве срочного вопроса возможность разработки глобальных положений или инструктивного материала, касающегося прогнозирования дальности видимости на ВПП на основе расчетов величины RVR первого приближения или использования переводных таблиц, основанных на той же методике, которая в настоящее время используется для оценки RVR в реальном времени, включенной в **добавление N** к настоящему докладу.

4.142 Группу проинформировали об особой важности, придаваемой точности прогнозов дальности видимости, что также непосредственно влияет на любые будущие прогнозы RVR. Было признано, что этот вопрос, связанный с методиками удовлетворения требований, заявленных ИКАО, попадает в соответствии с рабочими договоренностями между ИКАО и ВМО (док. 7475) в круг полномочий ВМО. Поэтому данный вопрос необходимо передать на рассмотрение ВМО.

Вывод 48/42 EANPG - Совершенствование методики, используемой для подготовки прогнозов видимости

О том, чтобы ИКАО предложила ВМО провести исследование, направленное на повышение точности прогнозов видимости и других метеорологических компонентов оценки дальности видимости на ВПП (RVR).

Эксплуатационные требования к метеорологической информации, необходимой для оценки пропускной способности аэропорта

4.143 Группе представили серию таблиц, содержащих эксплуатационные требования к параметрам особых явлений погоды, предлагаемым для использования органами ОрВД и способным повышать пропускную способность аэропорта. Группа считала, что эта информация может послужить хорошей отправной точкой для будущего регионального инструктивного материала, касающегося обеспечения метеорологических услуг органам ОрВД, который должен быть разработан для Европейского региона. В этой связи было выражено неудовлетворение по поводу отсутствия

соответствующих положений в Приложении 3, а также обратной связи со стороны пользующихся метеуслугами органов ОрВД.

Информация о ветре для органов ОрВД в 7 европейских аэропортах

4.144 Группу проинформировали о наличии некоторых различий в представлении данных о ветре органам ОрВД в 7 основных международных аэропортах Европейского региона. В частности, имеются значительные различия в частоте обновления информации, представляемой органам ОрВД. Эти различия связываются с отсутствием соответствующего инструктивного материала в документах ИКАО.

Вывод 48/43 EANPG - Частота обновления данных о ветре, передаваемых на экраны органов УВД

О том, чтобы ИКАО рассмотрела возможность разработки положений или инструктивного материала, касающихся частоты обновления данных о ветре, передаваемых на экраны органов УВД, для усиления стандартизации метеорологической информации, обеспечиваемой авиационным пользователям.

Трансляция данных о видимости посредством эксплуатационного полетно-информационного обслуживания

4.145 Группа приняла к сведению возможные расхождения между включенным в Приложение 11 содержанием сообщений, передаваемых службой автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS), и представленными в Приложении 3 метеорологическими элементами местных сводок, касающиеся количества величин видимости, включаемых в сообщения и сводки. Группа считала необходимым прояснить положение в отношении возможного включения в передаваемые ATIS сообщения нескольких величин видимости.

Вывод 48/44 EANPG - Включение нескольких величин видимости в сообщения, передаваемые ATIS

О том, чтобы ИКАО рассмотрела необходимость разработки положений для Приложения 11, связанных с включением нескольких величин видимости в сообщения, передаваемые ATIS (в рамках обоих типов передач: D-ATIS и ATIS), чтобы сделать их совместимыми с содержанием местных метеорологических сводок, определенным в Приложении 3.

5. МОНИТОРИНГ

Отчет по итогам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе

5.1 Группа напомнила, что RVSM в Европейском регионе был внедрен в поддержку стратегических целей D– *Эффективность полетов*, и C - *Окружающая среда*, поскольку внедрение этого минимума обеспечивало значительное увеличение пропускной способности и позволяло воздушным судам выполнять полеты на более экономичных эшелонах полета, что соответственно, положительно влияло на окружающую среду.

5.2 С учетом этого группе представили отчет по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе за 2006 год, подготовленный Евроконтролем, который выполняет от имени EANPG роль европейского регионального контролирующего органа (RMA) и занимается не только оценкой на ежегодной основе безопасности полетов в пределах воздушного пространства, в котором применяется RVSM, но также финансирует постоянный мониторинг

характеристик выдерживания воздушными судами абсолютной высоты полета. Результаты этой программы являются важнейшим элементом в общей программе контроля, цель которой – удовлетворять требования к удержанию величины технического риска на приемлемо невысоком уровне.

5.3 Группа отметила, что представленный отчет был разбит на три части, соответствующие основным целям безопасности полетов, согласованным EANPG (см. вывод 42/23 EANPG). Группа напомнила, что выполнение этих целей представляет собой необходимое и достаточное условие к тому, чтобы считать систему безопасной.

Отчет по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе – выполнение целей безопасности полетов

Цель безопасности полетов № 1 – риск столкновения в вертикальном плане в воздушном пространстве, в котором применяется RVSM, обусловленный исключительно техническими характеристиками выдерживания воздушным судном абсолютной высоты полета, соответствует целевому уровню безопасности (TLS) ИКАО, равному $2,5 \times 10^{-9}$ катастрофы на час полета.

5.4 Первым шагом при выполнении расчетов является оценка риска столкновения в вертикальном плане, обусловленного техническими способностями воздушного судна выдерживать абсолютную высоту полета. Эти расчеты предполагают сложный статистический анализ данных, полученных станциями контроля за абсолютной высотой (НМУ), эксплуатируемыми региональным контролирующим органом (RMA). В ходе этого процесса рассчитываются два технических параметра: вероятность вертикального наложения - $P_z(1000)$, и частота горизонтальных наложений. Что касается параметра $P_z(1000)$, то его величина не должна превышать величину глобального технического требования ИКАО к характеристикам системы RVSM, равную $1,7 \times 10^{-8}$.

5.5 Однако, расчеты параметра $P_z(1000)$ при оценке за 2006 год дали величину $3,02 \times 10^{-8}$, что уже второй раз превысило величину глобального технического требования ИКАО к характеристикам системы RVSM с начала контроля технических характеристик выдерживания абсолютной высоты полета при RVSM. Выполненное в конце 2005 года подробное исследование, вызванное отчетом по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM за 2005 год, продемонстрировало влияние значительного увеличения количества замеров станцией НМУ, расположенной в Страмбле², которое, при их объединении с замерами, выполненными континентальными станциями НМУ, приводило к набору данных, указывающему на то, что фактические характеристики превышают глобальное техническое требование к характеристикам системы. Замеры, производимые станцией, расположенной в Страмбле, характеризуются большим разбросом в показаниях, при котором средняя величина на 10 – 20 футов отличается от результатов, полученных континентальными станциями НМУ. Группа отметила, что Североатлантический и Европейский региональные контролирующие органы координируют свои усилия, чтобы решить некоторые выявленные проблемы.

5.6 Что касается риска вертикального столкновения, обусловленного вероятностью наложения в горизонтальном и вертикальном планах, то полученная расчетная величина была также выше, чем в предыдущем году. Это можно объяснить только изменениями в структурах потоков воздушного движения и относительным увеличением количества случаев схождения воздушных судов во время полета. Эти параметры не подвергались подробной оценке в докладе за 2006 год, поскольку расчетная частота была в пределах нормального диапазона величин. Тем не менее, если такая ситуация повторится в последующих докладах, потребуется провести более подробное исследование.

² В соответствии с Справочником регионального контролирующего органа, RMA должен собирать информацию, необходимую для оценки эксплуатационных характеристик выдерживания абсолютной высоты воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве, в котором этот орган несет ответственность за осуществление контроля. EUR RMA несет ответственность за весь европейский район, в котором применяется RVSM. Вместе с тем, три европейских станции НМУ (в Наттенгейме, Женеве и Линце) осуществляют контроль за воздушными судами только в континентальном воздушном пространстве, в котором применяется RVSM. В связи с этим ограничением анализ безопасности полетов объединяет в себе замеры, выполняемые станцией НМУ, расположенной в Страмбле (Соединенное Королевство), принадлежащей Североатлантическому региональному контролирующему органу.

5.7 Несмотря на вышеупомянутое увеличение обеих составляющих риска вертикального столкновения, обусловленного техническими характеристиками выдерживания воздушными судами абсолютной высоты, расчетная величина риска вертикального столкновения для текущего года составила $0,26 \times 10^{-9}$, что указывает на соблюдение целевого уровня безопасности полетов (TLS), равного $2,5 \times 10^{-9}$ катастроф на час полета. При этом следует отметить, что эта величина в два раза превышала расчетную величину риска, включенную в отчет по результатам контроля за безопасностью полетов за 2005 год.

Цель безопасности полетов № 2 – риск столкновения воздушных судов в воздухе в вертикальном плане в воздушном пространстве, в котором применяется RVSM, соответствует общему TLS ИКАО, равному 5×10^{-9} катастроф на час полета.

5.8 Группу проинформировали о том, что следующей основной задачей при расчетах общего риска вертикального столкновения являлось определение расчетной величины риска, обусловленного операционными ошибками. Эти расчеты зависят от донесений об отклонении, представляемых эксплуатационным персоналом в форме донесения об отклонении от абсолютной высоты (ADR). Донесения ADR были собраны от государств, участвующих в применении RVSM, за период с 1 июня 2004 по 30 июня 2006 года. За этот период было получено 441 донесение ADR, которые и были рассмотрены при расчетах операционного риска. Эти донесения были представлены 12 различными районными диспетчерскими центрами. 152 из 441 представленного донесения были использованы при анализе. Остальные касались ошибок, величина которых не превышала 300 фут, ошибок, допущенных за пределами воздушного пространства, в котором применяется RVSM, ошибок, не связанных с отклонениями от абсолютной высоты, и ошибок, вызванных маневрированием воздушных судов в результате выдачи рекомендаций по разрешению угрозы столкновения системами TCAS.

5.9 Из 152 отобранных донесений 113 касались ошибок, допущенных пилотом, или диспетчером УВД, или комбинацией ошибок пилота и диспетчера. Используя методику, изложенную в обосновании безопасности полетов на период после внедрения RVSM в Европе (POSC) и выборочные донесения ADR, была рассчитана вероятность вертикального наложения, обусловленного операционными ошибками. Величина, обусловленная нетипичными ошибками, в сочетании с соответствующими величинами частоты горизонтальных наложений, дала расчетную величину риска столкновения, основанную только на данных о нетипичных ошибках. Полученная при этом расчетная величина составила $3,67 \times 10^{-9}$ для отклонений воздушных судов при наборе высоты и снижении, и $0,14 \times 10^{-9}$ - для отклонений воздушных судов в горизонтальном полете. Общая величина риска вертикального столкновения, обусловленного всеми нетипичными ошибками, составила $3,81 \times 10^{-9}$ катастрофы на час полета.

5.10 При подготовке доклада этого года были проанализированы данные об операционных ошибках за двухлетний период, прошедший после внедрения RVSM. По сравнению с расчетными величинами, вошедшими в отчет по результатам контроля за безопасностью полетов за 2005 год, увеличение операционного вертикального риска в этом году было обусловлено увеличением компонента риска, связанного с нетипичными ошибками воздушных судов, допускающих пролет разрешенного эшелона при наборе высоты или снижении. Увеличение этого компонента было обусловлено увеличением соответствующей частоты горизонтальных наложений, поскольку расчетная величина вероятности вертикального наложения, полученная на основе данных об этих нетипичных ошибках, была того же порядка.

5.11 Вместе с тем, наблюдаемое при сравнении расчетных величин из отчета за этот год с расчетными величинами из отчета за 2003 год ($0,59 \times 10^{-9}$) большое различие объясняется увеличением обоих элементов: количества нетипичных ошибок, допускаемых воздушными судами при наборе высоты и снижении, и частоты горизонтальных наложений. Причины увеличения частоты горизонтальных наложений в настоящее время изучаются, и полученные результаты будут обсуждаться в 2007 году. Что касается увеличения количества нетипичных ошибок, то считается, что

это увеличение является последствием постоянного наблюдавшегося в течение этих лет улучшения систем представления донесений, внедренных в тех государствах, которые направляют данные для этого доклада, и ожидается, что это количество останется стабильным в течение последующих лет.

5.12 И, наконец, было также подвергнуто расчету влияние будущего роста воздушного движения на общий риск вертикального столкновения. Полученные результаты вызвали озабоченность, поскольку общий вертикальный риск возрастал такими темпами, которые уже через несколько лет помешают соблюдению установленного TLS, если только не будут приняты какие-то меры.

Цель безопасности полетов № 3 – постоянное применение RVSM не оказывает негативного влияния на общий риск столкновения в воздухе при полетах на маршруте.

5.13 Оценка полученных от государств 113 подлежащих анализу донесений ADR, связанных с техническими ошибками, отвлекающим срабатыванием сигнализации систем TCAS и ошибок, допускаемых пилотами и диспетчерами УВД, показала с точки зрения частоты возникновения событий, что в этих государствах имело место увеличение числа ошибок, допускаемых диспетчерами УВД и пилотами:

- a) после внедрения RVSM в Европе по сравнению с периодом, предшествующим внедрению; и
- b) по сравнению с аналогичными расчетными величинами, включенными в отчет по результатам контроля за безопасностью полетов за 2005 год.

5.14 Что касается пп. а), то в 2004 году было принято решение анализировать все донесения об отклонениях от абсолютной высоты при полетах в пределах европейского воздушного пространства, в котором применяется RVSM, независимо от того, были ли они конкретно связаны с RVSM или нет. Такое решение было принято, поскольку в районе, в котором стандартным минимумом вертикального эшелонирования является интервал в 1000 фут, все донесения об отклонениях от абсолютной высоты важны с точки зрения оценки безопасности полетов. Это дало ожидаемое увеличение величины риска, включенной в отчет за 2005 год, которое было объяснено ссылкой на изменение в использовании донесений об отклонениях.

5.15 Что касается пп. б), то отчет за 2006 год продемонстрировал дальнейшее увеличение по сравнению с 2005 годом. Поскольку изменение в методике оценки уже не играло сколько-либо важную роль для такого увеличения по сравнению с предыдущим годом, возможно, были иные факторы, требующие рассмотрения в ходе оценки. Вместе с тем, такое увеличение может быть объяснено нормальной флуктуацией этой величины.

5.16 Таким образом, прийти к четкому выводу в отношении цели безопасности полетов № 3 в отношении периодов до и после внедрения оказалось невозможно. Необходимость продолжения контроля за частотой таких событий сохраняется; также необходимо начать проведение экспертной консультации по этому вопросу.

Отчет по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе - вывод

5.17 Трудности, возникшие при расчетах технической составляющей риска вертикального столкновения в 2005 году, повторились и при подготовке текущего отчета. Представляется, что это обусловлено включением в общий набор замеров той их доли, которая была проделана станцией, расположенной в Страмбле, поскольку набор данных за 2006 год содержал по сравнению с отчетом за 2005 год аналогичный процент данных, полученных из Страмбля. В результате расчетная величина Pz(1000) превысила глобальное требование к характеристикам системы во второй отчетный год подряд. Помимо этого, в текущем отчете было определено другое негативное влияние на расчетную

величину $P_z(1000)$, обусловленное перегруппировкой планеров воздушных судов некоторых контрольных групп в целях создания новых групп.

5.18 Была также определена вторая величина вероятности вертикального наложения с помощью расширенного модуля погрешности системы измерения высоты (ASE). В результате была получена величина в 10 раз меньшая, чем расчетная величина вероятности, использованная в текущем докладе, и которая удовлетворяет глобальное требование к характеристикам системы. Этот расширенный модуль ASE уже был подтвержден, и ожидается, что он будет использоваться в будущем.

5.19 К сожалению, информации было недостаточно, чтобы сформулировать вполне обоснованное заявление в отношении цели безопасности полетов № 3 (т.е., что постоянное применение RVSM в Европейском регионе не влияет негативно на общий риск столкновения в воздухе при полетах по маршрутам). На следующий год было рекомендовано ввести дополнительный контроль частоты допущения ошибок пилотами и диспетчерами УВД, а также провести консультацию по результатам этого контроля с экспертами.

5.20 С учетом ограниченного объема имевшихся данных и использовавшихся моделей риска столкновения группа пришла к мнению о том, что полеты с RVSM в Европейском регионе в тех государствах, которые представили соответствующие данные, продолжали удовлетворять двум из трех целей безопасности полетов. Было решено, что озабоченность, вызванная результатами, связанными с целью безопасности полетов № 3, требует дальнейшего контроля за развитием ситуации, а также экспертной консультации.

5.21 Окончательное техническое рассмотрение отчета за 2006 год произошло в октябре на совещаниях MDG и ANT Евроконтроля, на которых были представлены вышеперечисленные результаты, а также проявлена озабоченность в отношении дальнейшего обеспечения общего уровня безопасности полетов в долгосрочном плане в свете роста интенсивности воздушного движения, более высокой навигационной точности и увеличения числа сообщений об операционных ошибках. Эта озабоченность была принята к сведению, и в настоящее время к следующему совещанию ANT (ANT/42, 27 февраля – 1 марта 2007 года) проводится углубленный анализ ситуации.

5.22 И, наконец, в отношении 10 государств, представивших данные, группа отметила, что расчетная величина общего риска вертикального столкновения, обусловленного как техническими, так и операционными ошибками, составила $4,07 \times 10^{-9}$, что укладывается в общий TLS ИКАО, равный 5×10^{-9} катастроф на час полета, однако, почти в два раза превышает расчетную величину риска, включенную в отчет по результатам контроля за безопасностью полетов за 2005 год ($2,49 \times 10^{-9}$).

Решение 48/45 EANPG - Положение с выполнением европейских целей безопасности полетов с RVSM

О том, что применение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в воздушном пространстве 10 государств Европейского региона, представляющих отчеты об отклонениях от абсолютной высоты:

- a) отвечало целям безопасности полетов № 1 и № 2; и
- b) сделать оценку в отношении цели безопасности полетов № 3 было трудно в связи с увеличением частоты ошибок, допускаемых пилотами и диспетчерами УВД. Было невозможно определить, влияет ли производство полетов с RVSM в Европейском регионе отрицательно на общий риск столкновения воздушных судов в воздухе при полете по маршруту в государствах, представляющих отчеты.

5.23 Группа обсудила будущую работу RMA и приняла следующее решение:

Решение 48/46 EANPG - Работа европейского RMA

О том, чтобы Европейский региональный контролирующий орган (RMA):

- a) продолжил собирать данные об операционных ошибках после внедрения RVSM для обеспечения дополнительных расчетов общего риска столкновения (цели безопасности полетов № 1 и 2), чтобы определить, продолжается ли рост расчетных величин риска столкновения, проявившийся за последние годы, и, таким образом, перестанут ли в конце концов выполняться цели безопасности полетов с RVSM № 1 и № 2 в Европейском регионе;
- b) осуществлял контроль за частотой ошибок, допускаемых пилотами и диспетчерами УВД (цель безопасности полетов № 3), в тесной консультации с ИКАО, чтобы определить, является ли наблюдаемое увеличение количества отклонений в вертикальном плане действительным; и
- c) рассмотрел итоги вышеперечисленных мероприятий в начале 2007 года и информировал EANPG о мерах, которые будут признаны необходимыми.

5.24 Группа выразила озабоченность по поводу того, что только 10 из внедривших RVSM государств³, выполняли требование направлять в европейский RMA отчеты о всех случаях отклонения от абсолютной высоты, и просила Регионального директора ИКАО обратиться к этим государствам и запросить у них информацию о механизме, используемом национальными полномочными органами для постоянного обеспечения безопасности полетов с RVSM в их районах ответственности.

Вывод 48/47 EANPG - Представление данных и надзор за отклонениями от абсолютной высоты полета

О том, чтобы Региональный директор ИКАО:

- a) напомнил тем государствам, которые не предоставляют региональному контролирующему органу данные об отклонениях от абсолютной высоты полета в своих районах ответственности, об их обязанности делать это; и
- b) запросил у тех государств, которые не предоставляют данные, информацию о механизме, используемом ими для надзора за безопасностью полетов с RVSM в их районе ответственности.

5.25 Группа рассмотрела возможность дальнейшего увеличения расчетных величин риска, наблюдавшегося за последние годы, что приведет в конце концов к невыполнению целей № 1 и № 2 безопасности полетов с RVSM в Европейском регионе, и решила предложить COG проанализировать такую ситуацию и определить возможные меры, чтобы гарантировать безопасность полетов с RVSM в Европейском регионе.

³ В настоящее время в Евроконтроль представляют отчеты об операционных ошибках при полетах с RVSM на постоянной основе следующие государства: Соединенное Королевство, Ирландия, Франция, Дания и район Маастрихта, включающий в себя Бельгию, Нидерланды, Люксембург и северо-запад Германии. Помимо этого в подготовку текущего отчета по полетам с RVSM внесли вклад на постоянной основе: Италия, Мальта и Германия.

Решение 48/48 EANPG - Возможные меры по обеспечению безопасности полетов с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM)

О том, чтобы Группа EANPG по координации программ:

- a) определила возможные меры, направленные на обеспечение безопасности полетов с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM) в Европейском регионе на тот случай, если цели безопасности полетов не будут более выполняться; и
- b) доложила о результатах на следующем совещании EANPG.

6. НЕДОСТАТКИ

Недостатки, связанные с безопасностью полетов

6.1 Группа согласилась с тем, что трудности со связью и вызывающая путаницу координация, с которыми сталкиваются экипажи воздушных судов при выполнении полетов в северной части РПИ Никосия, должны быть включены в перечень недостатков Европейского региона.

6.2 Перечень определенных недостатков приводится в **добавлении О**.

Гармонизация схемы эшелонов полета

6.3 Принятие всеми государствами-членами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) схемы эшелонов полета, содержащейся в добавлении 3 к Приложению 2 – Правила полетов, является наиболее важным вопросом для безопасной аэронавигации. К сожалению, некоторые государства приняли нормы вертикального эшелонирования, отличающиеся от стандартов, содержащихся в Приложении 2 ИКАО. Внедрение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в районах сопряжения между государствами, использующими схему эшелонов полета ИКАО, и государствами, использующими схемы, не соответствующие нормам ИКАО, увеличивает озабоченность в отношении безопасности полетов и приводит к потере целого ряда эшелонов полета, снижая тем самым эффективность полетов воздушных судов и пропускную способность воздушного пространства. Необходимо добиваться гармонизации систем ЭП всеми государствами путем принятия ими схемы эшелонов полета ИКАО.

6.4 Результаты программы УППКБП ИКАО пока не продемонстрировали сколь-либо значительного прогресса, и никаких конкретных планов по исправлению положения государствами, испытывающими вышеперечисленные проблемы, представлено не было.

Вывод 48/49 EANPG Гармонизация эшелонов полета

О том, чтобы:

- a) способствовать тому, чтобы государства, не внедрившие схемы эшелонов полета, соответствующие SARPs ИКАО, сделали это как можно скорее; и
- b) этот недостаток был включен в региональную базу данных о аэронавигационных недостатках, обеспечивающую транспарентность содержащейся в ней информации.

Внедрение WGS-84

6.5 Географические координаты, используемые в различных государствах мира для определения местоположения ВПП, препятствий, аэродромов, аэронавигационных средств и маршрутов ОВД основываются на широком разнообразии местных геодезических систем. С внедрением зональной навигации (RNAV) проблема наличия географических координат, привязанных к местным геодезическим системам, стала куда более явной и со всей очевидностью указала на необходимость внедрения универсальной системы геодезического отсчета. В целях решения этого вопроса ИКАО приняла в 1994 Всемирную геодезическую систему – 1984 (WGS-84) в качестве общей горизонтальной системы геодезического отсчета для аэронавигации с датой начала ее применения 1 января 1998 года. Многие государства внедрили или внедряют эту систему. Невнедрение этой системы или решение использовать альтернативную геодезическую систему создает «швы» в обслуживании ОрВД и задержит полную реализацию преимуществ, обеспечиваемых GNSS.

6.6 Участники совещания напомнили, что на совещании EANPG/46 (см. вывод 46/42 EANPG) Межгосударственный авиационный комитет (МАК) просили взять на себя координацию внедрения WGS-84 в государствах-членах СНГ с помощью проведения консультаций и организации практикумов по этой теме на регулярной основе, докладывая при этом регулярно о прогрессе EANPG. Участников 47 совещания EANPG кратко информировали о положении с внедрением WGS-84 в государствах СНГ, а также связанных с WGS-84 работах, выполненных за период с 2004 по 2005 год в восточной части Европейского региона ИКАО; при этом они с озабоченностью отметили, что государства в восточной части Европейского региона ИКАО столкнулись с определенными трудностями, связанными с внедрением WGS-84.

6.7 Никакого значительного прогресса в этой области не было пока достигнуто, в связи с чем было согласовано включение соответствующего пункта в таблицы перечня недостатков.

Вывод 48/50 EANPG Внедрение WGS-84

О том, чтобы:

- a) способствовать тому, чтобы государства, не внедрившие WGS-84 в соответствии с SARPs ИКАО, сделали это как можно скорее; и
- b) этот недостаток был включен в региональную базу данных о аэронавигационных недостатках.

7. РАЗНОЕ*Семинары и практикумы*

7.1 Представитель Чешской Республики информировал группу о том, что с 30 апреля по 4 мая 2007 года в Праге будет проведен практикум по системам управления безопасностью полетов. Была также представлена информация о курсах по предотвращению авиационных происшествий и их расследованию, которые будут проходить в Праге с 16 по 27 апреля 2007 года. Подробную информацию об обоих этих мероприятиях можно найти на веб-сайте: www.scsi-inc.com .

Структура полномочных органов гражданской авиации Российской Федерации

7.2 Группу проинформировали об изменениях в структуре, задачах и ответственности полномочных органов гражданской авиации Российской Федерации.

Свидетельство диспетчера УВД Европейского сообщества

7.3 Группу проинформировали о принятии Европейским парламентом и Советом директивы о свидетельстве диспетчера УВД Европейского сообщества (см. Директиву 2003/23/ЕС от 5.04.2006 о свидетельстве диспетчера УВД ЕС, OJ L114/22 от 27.04.2006). Этот закон послужит созданию регулирующей основы для Единого европейского неба и внесет вклад в обеспечение безопасности полетов и аэронавигационных услуг независимо от государственных границ.

Пропускная способность аэропорта

7.4 Прделанное в 2004 году исследование, озаглавленное "Вызов росту", определило, что в том случае, если потребности в перевозках будут расти даже чуть ниже текущих темпов, к 2025 году аэропорты станут все более и более перегруженными: недостатки инфраструктуры аэропортов, и особенно в 60 крупнейших из них, создают риск отрицательного влияния на экономический рост в Европе и ее конкурентоспособность. Европейская комиссия решила заняться этим вопросом, подготовив проект коммюнике, направленного на создание стратегии, нацеленной на решение проблемы "разъедания пропускной способности" Это коммюнике станет частью "пакета документации по аэропортам", который будет включать в себя предложение по директиве об аэропортовых сборах и анализ применения текущей Директивы по наземной обработке воздушного движения.

7.5 Принятие этого пакета документации запланировано на конец 2006 года. В коммюнике будут кратко изложены проблемы и предложены различные меры ("план действий") на следующие 3-5 лет. Эти меры будут предназначены для их выполнения аэропортами, или членскими государствами, или на уровне ЕС с помощью правил по внедрению, которые должны быть подготовлены Евроконтролем. Данные меры должны быть основаны на принципах лучшего использования существующей пропускной способности аэропортов, улучшенной основы планирования для новой инфраструктуры аэропортов, продвигать принцип "совместного использования аэродромов различными видами транспорта", повышение безопасности воздушного транспорта, а также развитие и внедрение новых технологий.

Рабочая программа EANPG и связанный с ней перечень задач

7.6 Группа согласовала свою рабочую программу, представленную в **добавлении Р**.

Следующее совещание EANPG

7.7 Сорок девятое совещание EANPG было решено провести с 27 по 29 ноября 2007 года в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО.