

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

ДОКЛАД ОБ АНАЛИЗЕ ПОСЛЕДСТВИЙ ПРИОСТАНОВКИ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Корейской Народно-Демократической Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Цель настоящего доклада заключается в предоставлении анализа последствий для безопасности полетов и эксплуатационных аспектов по каждому пункту, указанному в следующих видах приостановленного обслуживания: SITA, SADIS, Jeppesen, Collins (бортовое радиоэлектронное оборудование).

В настоящем докладе изложены соответствующие проблемы, последствия для безопасности полетов и что в настоящее время происходит без указанных видов обслуживания

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную в документе информацию;
- b) поддержать усилия КНДР по восстановлению приостановленного обслуживания.

<i>Стратегические цели</i>	
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ**1.1 Ограничение обслуживания: SADIS**

1.1.1 В регионе Азии и Тихого океана (АРАС) всемирные центры зональных прогнозов (ВЦЗП) (Лондон и Вашингтон) назначены как центры функционирования, соответственно, спутниковой системы рассылки авиационной фиксированной службы, использующей Интернет информационной службы защищенной передачи авиационных данных (SADIS) и службы передачи файлов посредством протокола Интернета ВЦЗП (SADIS 2G, защищенный FTP SADIS и WIFS) всемирной системы зональных прогнозов.

1.1.2 Соединенное Королевство (которое является государством – поставщиком SADIS) прекратило предоставление спутниковой системы рассылки аэронавигационной информации (ранее известной как служба SADIS 2G) в 12:00 UTC 31 июля 2016 года и далее Соединенное Королевство совместно с ИКАО уведомили пользователей в регионе APAC о переходе на новую, основанную на Интернете систему рассылки, известную как защищенный FTP SADIS.

1.1.3 КНДР являлась государством-пользователем спутниковой системы рассылки метеорологической (MET) информации, касающейся аэронавигации, ранее известной как обслуживание SADIS 2G, предоставляемое Соединенным Королевством.

1.1.4 КНДР несколько раз связывалась с поставщиком SADIS в Соединенном Королевстве, с тем чтобы КНДР могла получать необходимую защищенную информацию по FTP SADIS. К сожалению, КНДР была информирована в сентябре 2017 года о том, что поставщик обслуживания SADIS не может предоставлять указанное обслуживание ввиду санкций, наложенных на КНДР.

1.2 Ограничение обслуживания: SITA

1.2.1 В январе 2017 года SITA внезапно прекратило обслуживание PSS для Air Koryo, которое предоставлялось многие годы согласно соглашению между Air Koryo и SITA.

1.2.2 Из-за действий SITA Air Koryo в настоящее время не может соблюдать международные регламентирующие стандарты, включая систему бронирования/контроля отправок (DCS) и предварительную информацию о пассажирах (API).

1.2.3 Прекращение обслуживания SITA было подтверждено в ходе расследования в условиях эксплуатации, проведенного Главным управлением гражданской авиации (ГУГА) КНДР 26 января 2017 года.

1.3 Ограничение обслуживания: Jeppesen

1.3.1 Jeppesen обязуется предоставлять авиационной отрасли самую современную продукцию и обслуживание наивысшего качества.

1.3.2 Навигационные данные Jeppesen используются для информирования коммерческих пользователей NavData, в том числе авиакомпаний, компаний – производителей бортового радиоэлектронного оборудования и поставщиков авиационного обслуживания.

1.3.3 Руководство Jeppesen было разработано для удовлетворения потребностей в публикации, содержащей текущую информацию в сжатой форме, требуемую для современной аэронавигации в условиях полетов по приборам и визуальных полетов. Информация, содержащаяся на защищенных авторским правом картах Jeppesen, может быть также независимо получена из публикаций, выпускаемых соответствующим регламентирующим полномочным органом.

1.3.4 Она предназначена для опытных пилотов с квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, которые должны обладать глубокими знаниями и квалификацией для выполнения полетов по приборам. На картах схем полетов Jeppesen в графической форме, удобной для использования знающими пилотами с отметкой о праве на полеты по приборам, изображены именно такие схемы полетов, которые были разработаны, испытаны в полете и предписаны государственными полномочными органами.

1.3.5 Кроме того, Jeppesen, включая все последующие версии, содержит широкий диапазон полезной для пилотов информации, которую Jeppesen получила из многих внешних источников.

1.3.6 В ноябре 2017 года КНДР получила письмо, в котором Air Koryo информировалась о прекращении всех видов обслуживания, предоставляемого Jeppesen.

2. ОБСУЖДЕНИЕ/ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ

2.1 Приостановленное обслуживание: SADIS

2.1.1 *Последствия для безопасности полетов*

2.1.1.1 Указанная ниже информация более не предоставляется поставщикам обслуживания в КНДР.

a) Глобальные прогнозы в узлах регулярной сетки:

- ветра на высотах;
- температуры и влажности воздуха на высотах;
- геопотенциальной абсолютной высоты эшелонов полета;
- высоты тропопаузы в единицах эшелона полета и температуры тропопаузы;
- направления, скорости максимального ветра и его высоты в единицах эшелона полета;
- кучево-дождевых облаков;
- обледенения;
- турбулентности.

b) Глобальные прогнозы особых явлений погоды (SIGWX).

2.1.1.2 SIGWX, температурные карты ветра на высотах, необходимые для подготовки к полету, более не предоставляются летным экипажам в КНДР.

2.1.2 *Последствия для соблюдения требований*

2.1.2.1 Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО, в том числе принятые ИКАО выводы, соблюдать невозможно.

2.1.2.2 Ниже изложены требования Приложения 3 ИКАО "Метеорологическое обеспечение международной авионавигации":

3.1 *Всемирная системы зональных прогнозов*

Всемирная система зональных прогнозов (ВСЗП) обеспечивает полномочные метеорологические органы и других потребителей глобальными авиационными прогнозами метеоусловий на маршруте в цифровой форме. Это достигается с помощью всеобъемлющей, взаимосвязанной, всемирной и как можно более единообразной системы в рентабельной форме с использованием преимуществ, обеспечиваемых внедряемыми технологиями.

3.2 *Всемирные центры зональных прогнозов*

3.2.1 *Договаривающееся государство, принявшее на себя ответственность за организацию всемирного центра зональных прогнозов в рамках системы зональных прогнозов, обеспечивает, чтобы центр:*

Вывод 19-го совещания подгруппы APAC

Вывод 19/5. Государствам/пользователям SADIS и пользователям SADIS следует подготовиться к прекращению обслуживания SADIS 2G:

ИКАО предлагается настоятельно рекомендовать государствам/пользователям SADIS и пользователям SADIS подтвердить характер их обслуживания SADIS и, по мере необходимости, обеспечить свою готовность к прекращению обслуживания SADIS 2G. Пользователям, которые еще не используют или которые еще не открыли учетные счета для использования защищенного FTP, настоятельно рекомендуется предпринять действия для перехода в самое ближайшее время на защищенное обслуживание FTP SADIS.

2.1.3 *Последствия для эффективности*

2.1.3.1 Эффективность использования альтернативного, помимо SADIS, источника весьма низкая, поскольку ИКАО требует, чтобы прогнозы предоставлялись двумя всемирными центрами зональных прогнозов ВЦЗП (Лондон, Вашингтон) и использовались для производства полетов.

2.1.4 *Финансовые последствия*

2.1.4.1 Приобретение метеорологической информации у других всемирных поставщиков обслуживания, необходимой для регулярности производства полетов, сопряжено с чрезвычайно высокими затратами.

2.2 **Приостановленное обслуживание: SITA**

2.2.1 *Последствия для эффективности*

2.2.1.1 Эксплуатанты воздушных судов, выполняющие международные воздушные перевозки, не могут участвовать в системах обмена электронными данными для обеспечения эффективности обработки пассажиропотоков в международных аэровокзалах, включая:

- бронирование через SITA (система предварительной информации о пассажирах (API), запись регистрации пассажира (PNR), служба транзита/трансфера);
- авиатарифы через SITA;
- снабжение билетами через SITA (билеты на бумажном носителе или в электронном виде);
- служба контроля отправок через SITA (регистрация, расчет массы и центровки, автоматическое планирование загрузки, распечатка багажных бирок и посадочных талонов, генерирование оперативных сообщений, данные о выполненных полетах, оперативные отчеты);
- информация о движении воздушных судов (взлет/посадка).

2.2.2 *Последствия для соблюдения требований*

2.2.2.1 Международные SARPS, касающиеся безопасности полетов и пассажиров, разработанные международными организациями системы Организации Объединенных Наций, такими как ИКАО, невозможно соблюдать:

Резолюция 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.

A39-20 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей".

ДОБАВЛЕНИЕ D.

Системы обмена данными о пассажирах.

Ассамблея:

- настоятельно призывает государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов, выполняющим международные воздушные перевозки, присоединяться к системам электронного обмена данными, заблаговременно предоставляя информацию о пассажирах, с тем чтобы обеспечить максимальный уровень эффективности обработки пассажиропотоков в международных аэровокзалах;
- настоятельно призывает государства-члены при использовании систем электронного обмена данными обеспечивать соответствие требований к данным о пассажирах международным стандартам, принятым в этих целях соответствующими учреждениями системы Организации Объединенных Наций, и обеспечивать безопасность, добросовестную обработку и защиту этих данных;

2.2.3 *Финансовые последствия*

2.2.3.1 Разработка и использование альтернативного программного обеспечения, совместимого с SITA, для применения в международных полетах авиакомпаний требует весьма больших затрат.

2.2.4 *Последствия для авиационной безопасности*

2.2.4.1 Безопасность международного пассажиропотока и безопасность полетов нельзя обеспечить на высоком уровне.

2.3 **Приостановленное обслуживание: Jeppesen**

2.3.1 *Последствия для безопасности полетов*

2.3.1.1 Нельзя обеспечить безопасность полетов, поскольку летным экипажам не предоставляются стандартные наставления по авиатрассам и маршрутные карты в ходе подготовки к полету, которые необходимы для безопасных полетов авиакомпаний.

2.3.2 *Финансовые последствия*

2.3.2.1 Приобретение необходимых карт и полетной информации, касающихся планируемых к использованию аэропортов и маршрутов, из различных источников каждого государства сопряжено с чрезвычайно высокими затратами для поставщика обслуживания.

3. **НЫНЕШНЯЯ ПРАКТИКА**

3.1 **Ограниченное обслуживание SITA:**

3.1.1 Полеты выполняются при получении всей информации о пассажирах, необходимой для выполнения полета, от каждой авиакомпании с помощью обработки вручную.

3.2 **Ограниченное обслуживание SADIS:**

3.2.1 Информация MET на маршрутах и соответствующие карты приобретаются местным центром метеорологического обслуживания и используются для текущих полетов.

3.3 **Ограниченное обслуживание Jeppesen:**

3.3.1 Для подготовки к полетам используются соответствующие сборники аэронавигационной информации (AIP) каждого государства.

— КОНЕЦ —