

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ДОКЛАД
СОРОК СЕДЬМОГО СОВЕЩАНИЯ
ЕВРОПЕЙСКОЙ ГРУППЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО
ПЛАНИРОВАНИЯ

(Париж, 30 ноября - 1 декабря 2005 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.

ОГЛАВЛЕНИЕ

0. ВВЕДЕНИЕ	1
Сроки и место проведения совещания	1
Участники совещания	1
Руководство и секретариат совещания	1
Выводы и решения	1
Повестка дня	1
1. РАССМОТРЕНИЕ ВАЖНЫХ СОБЫТИЙ	2
Стратегические цели ИКАО	2
Конференция генеральных директоров гражданской авиации (DGCA) по безопасности полетов	2
Семинар по вопросам знания профессионального языка	2
Расширение состава Аэронавигационной комиссии	3
Структурные преобразования в Российской Федерации	3
Всемирный конгресс по службам аэронавигационной информации	3
Единое европейское небо	4
Роль, задача и ответственность Региональной ассоциации по развитию АНС (RADA)	4
Последствия для гражданской авиации увеличения цен на авиационное топливо	4
2. ДЕЙСТВИЯ ПО ИТОГАМ ПРЕДЫДУЩЕГО СОВЕЩАНИЯ EANPG	4
Действия Аэронавигационной комиссии и Совета ИКАО по докладу 46 совещания EANPG	4
Отчет о положении с выполнением предыдущих выводов и решений EANPG	5
Отчет о работе Координационной группы по гармонизации линии передачи данных	5
3. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	5
Программа по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	5
Рационализация проведения проверок, связанных с безопасностью полетов	6
Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов	7
Роль, задачи и ответственность Европейского агентства по безопасности полетов (EASA)	8
Турбулентность в следе при полете по маршруту	8
Беспилотные летательные аппараты (БПЛА)	9
Семинары-практикумы по безопасности полетов	10
4. СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА (SARPS)	11
Положения с конкретными сроками начала применения	11
Подготовка комментариев к предложениям о поправке	12
5. ВОПРОСЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ВНЕДРЕНИЯ	13
ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ	13
Будущие военные требования к воздушному пространству, определенные государствами-членами Евроконтроля	13
Передача чисел, обозначающих эшелоны полетов и коды ВОРЛ	14
Использование кода ВОРЛ A2000	15
Группа по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО	17
Группа по разработке маршрутов – восточная часть Европейского региона ИКАО (RDGE)	18
Возможный будущий порядок работы групп ATMGE и RDGE	19
Централизованная система назначения и организации кодов	19
Европейская и Североатлантическая региональные базы данных ИКАО	22
Предложения о поправке к положениям ИКАО, касающимся требования в отношении подтверждения указания о смене канала речевой ОБЧ-связи путем его повторения	22
СВЯЗЬ, НАВИГАЦИЯ, НАБЛЮДЕНИЕ	24
Подготовка к Всемирной конференции радиосвязи МСЭ 2007 года	24
Требования к оборудованию DME, связанные с зональной навигацией	24

<i>Развитие событий, связанных с системой SAFIRE</i>	25
<i>Предлагаемые изменения к Приложению 10 – Последствия для защиты MLS</i>	25
<i>Прогресс в области внедрения поддиапазона VDL</i>	26
<i>Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц – изменение политики в отношении государственных воздушных судов</i>	26
<i>Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 245</i>	26
<i>Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 195</i>	27
<i>Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195</i>	27
<i>Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц - мандат Европейской комиссии</i>	28
<i>Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц – статус вывода, принятого на совещании EANPG/46</i>	28
<i>Требования к сопряжению между CIDIN и AMHS</i>	29
<i>Автономное управление системами AMHS</i>	29
<i>Разработка Паневропейской сети для служб ОрВД, основанной на протоколе интернета</i>	30
<i>Обучение персонала</i>	30
<i>Материал, разрешенный для включения в сообщения авиационной фиксированной службы</i>	31
<i>EUR ANP (Doc 7754) - обновление раздела CNS</i>	31
<i>Развитие событий в области A-SMGCS в Европе</i>	31
МЕТЕОРОЛОГИЯ	33
<i>Переход от традиционных буквенно-цифровых кодов к бинарному универсальному формату</i> ...	33
<i>Вулканический пепел</i>	34
<i>Разработка Европейского регионального плана на случай непредвиденных обстоятельств при ОрВД, связанного с вулканическим пеплом</i>	35
<i>Учения в рамках плана на случай непредвиденных обстоятельств</i>	36
<i>Европейские испытания рассылки сообщений SIGMET о вулканическом пепле</i>	36
<i>Рассылка сообщений SIGMET о вулканическом пепле</i>	36
<i>Европейский справочник по управлению оперативной метеорологической информацией (OPMET)</i>	37
<i>Температурная инверсия на малых высотах</i>	37
<i>Преобладающая видимость</i>	37
<i>Шкала передачи информации о нижней границе облаков в местных и специальных метеосводках</i>	38
<i>Передача данных о ветре на аэродромах</i>	39
<i>SARPs ИКАО, касающиеся передачи информации об очень неблагоприятных метеорологических условиях</i>	39
<i>Внедрение метеорологического обеспечения в восточной части Европейского региона</i>	40
СЛУЖБА АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ	40
<i>Внедрение САИ/ служб аэронавигационных карт и схем в восточной части Европейского региона</i>	40
<i>Электронные данные о рельефе местности и препятствиях (поправка № 33 к Приложению 15)</i>	41
<i>Предложение о поправке к Руководству по САИ (Doc 8126) ИКАО</i>	42
ТРЕБОВАНИЯ К УРОВНЮ ЗНАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ЯЗЫКА	42
6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ	44
ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ С RVSM В ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ	44
ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ С RVSM В ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ – ВЫПОЛНЕНИЕ ЦЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	44
<i>Цель безопасности полетов № 1</i>	44
<i>Цель безопасности полетов № 2</i>	45
<i>Цель безопасности полетов № 3</i>	46
<i>Цель безопасности полетов № 4</i>	47

ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ С RVSM В ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ – ВЫВОД	47
7. НЕДОСТАТКИ.....	49
<i>Помехи на радиочастотах.....</i>	<i>49</i>
<i>Недостатки в области планирования спектра авиационных частот.....</i>	<i>49</i>
<i>Внедрение WGS-84 в странах-членах СНГ</i>	<i>51</i>
<i>Форма отчета о аэронавигационных недостатках.....</i>	<i>52</i>
8. РАЗНОЕ.....	52
<i>Курсы по управлению безопасностью полетов.....</i>	<i>52</i>
<i>Рабочая программа и перечень задач EANPG.....</i>	<i>52</i>
<i>Следующее совещание EANPG.....</i>	<i>52</i>

ДОБАВЛЕНИЕ А – СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ДОБАВЛЕНИЕ В - ПРОЕКТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПОПРАВКЕ К ТОМУ II ПРИЛОЖЕНИЯ 10, КАСАЮЩЕЙСЯ ПЕРЕДАЧИ ЧИСЕЛ ПРИ РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ

ДОБАВЛЕНИЕ С - ВНЕДРЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ИКАО К УРОВНЮ ЗНАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ЯЗЫКА (РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ)

ДОБАВЛЕНИЕ D - НЕДОСТАТКИ С ПЛАНИРОВАНИЕМ СПЕКТРА АВИАЦИОННЫХ ЧАСТОТ

ДОБАВЛЕНИЕ Е - ФОРМА ОТЧЕТА ОБ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ НЕДОСТАТКАХ В ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ

ДОБАВЛЕНИЕ F - РАБОЧАЯ ПРОГРАММА EANPG НА 2006 ГОД

ПЕРЕЧЕНЬ ВЫВОДОВ

Вывод 47/1 EANPG –	Использование предусмотренных бюджетом ресурсов	2
Вывод 47/2 EANPG –	Семинар-практикум по подготовке к проведению проверок в рамках УППКБП ИКАО	6
Вывод 47/3 EANPG –	Рационализация мероприятий по проведению проверок	7
Вывод 47/4 EANPG -	Единая стратегия	8
Вывод 47/5 EANPG -	Минимумы эшелонирования при турбулентности в следе	9
Вывод 47/6 EANPG –	Беспилотные летательные аппараты	10
Вывод 47/7 EANPG -	Европейский региональный семинар ИКАО по вопросам безопасности полетов	11
Вывод 47/8 EANPG –	Перечень положений с конкретными сроками начала применения	12
Вывод 47/9 EANPG –	Положения с конкретными сроками начала действия	12
Вывод 47/10 EANPG -	Подготовка комментариев к предложениям о поправке	13
Вывод 47/11 EANPG -	Военные требования к воздушному пространству	14
Вывод 47/12 EANPG –	Внесение поправки в положения ИКАО, касающиеся передачи чисел по речевой связи	15
Вывод 47/13 EANPG -	Защита против конфликтных ситуаций с кодами ВОРЛ	16
Вывод 47/15 EANPG -	Глобальная база данных по пятибуквенным кодовым наименованиям и индексам маршрутов	22
Вывод 47/16 EANPG –	Внесение поправки в европейские региональные положения, касающиеся повторения указания диспетчера УВД о смене канала ОБЧ-связи	24
Вывод 47/17 EANPG -	Предлагаемые изменения к Приложению 10, касающиеся защиты MLS ..	26
Вывод 47/18 EANPG -	Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 195	27
Вывод 47/19 EANPG -	Расчеты переводов на сетку частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195 ..	28
Вывод 47/21 EANPG -	Требования к сопряжению AMHS	29
Вывод 47/22 EANPG -	Потребности в обучении персонала, связанном с AMHS	30
Вывод 47/23 EANPG -	Ограничения на использование сочетаний знаков, содержащиеся в Приложениях 7 и 10 ИКАО	31
Вывод 47/24 EANPG -	Предложение о поправке к частям CNS Европейского аэронавигационного плана	31
Вывод 47/25 EANPG -	Документация ИКАО по A-SMGCS	32
Вывод 47/26 EANPG -	Единообразие разработок, связанных с A-SMGCS	33
Вывод 47/27 EANPG -	Пересмотр перехода к кодовой форме BUFR	34
Вывод 47/28 EANPG -	Рассмотрение авиационных вопросов в рамках принимаемых ВМО решений	34
Вывод 47/29 EANPG -	Испытания европейского плана на случай непредвиденных обстоятельств, связанного с вулканическим пеплом	36

Вывод 47/30 EANPG -	Внесение поправки в справочник IAVW	36
Вывод 47/31 EANPG -	Европейский справочник по управлению данными ОРМЕТ	37
Вывод 47/32 EANPG -	Температурная инверсия на малых высотах.....	37
Вывод 47/33 EANPG -	Преобладающая видимость и наименьшая видимость.....	38
Вывод 47/34 EANPG -	Шкала передачи информации о нижней границе облаков	38
Вывод 47/35 EANPG -	Передача данных о ветре в сообщениях ATIS	39
Вывод 47/36 EANPG -	SARPs ИКАО, касающиеся передачи информации об очень неблагоприятных метеорологических условиях	39
Вывод 47/37 EANPG -	Семинар-практикум по метеорологическим наблюдениям на аэродроме.	40
Вывод 47/38 EANPG –	Электронный AIP (eAIP)	40
Вывод 47/39 EANPG –	Пересмотр Приложения 4 и Руководства по аэронавигационным картам (Doc 8697)	41
Вывод 47/40 EANPG-	SIP по QMS для САИ/служб аэронавигационных карт и схем в восточной части Европейского региона	41
Вывод 47/41 EANPG –	Электронные данные о рельефе местности и препятствиях (eTOD).....	42
Вывод 47/42 EANPG –	Предложения о поправке к документации ИКАО	42
Вывод 47/43 EANPG -	Внедрение требований ИКАО к уровню знания профессионального языка.....	43
Вывод 47/44 EANPG –	Необходимость представления государствами данных об отклонениях от абсолютной высоты	47
Вывод 47/47 EANPG –	Помехи на радиочастотах.....	49
Вывод 47/48 EANPG -	Недостатки в области планирования спектра авиационных частот	50
Вывод 47/49 EANPG -	Внедрение WGS-84	52

ПЕРЕЧЕНЬ РЕШЕНИЙ

Решение 47/14 EANPG –	Делегирование ответственности за принятие решения о внедрении/невнедрении CCAMS	21
Решение 47/20 EANPG -	Процедура EANPG для принятия решений по внедрению сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195.....	28
Решение 47/45 EANPG –	Положение с выполнением европейских целей безопасности полетов с RVSM	48
Решение 47/46 EANPG –	Работа европейского RMA.....	48

0. ВВЕДЕНИЕ

Сроки и место проведения совещания

0.1 Сорок седьмое совещание Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG/47) было проведено в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО с 29 ноября по 1 декабря 2005 года.

Участники совещания

0.2 В совещании приняло участие 73 делегата: члены EANPG и представители 35 государств, а также наблюдатели от 8 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-да Мишель Белан, Жорж Фирикан, Виктор Куренков, Жак Ванье, Гиллермо Вега, Андрей Иванов, 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

Стратегические цели ИКАО

1.1 Группу проинформировали о принятии Советом ИКАО документа "Сводное концептуальное видение и программное заявление, и стратегические цели ИКАО на 2005-2010 годы" и о текущей разработке по подготовке и реализации бизнес-плана организации. Для обеспечения более высокого уровня функциональной интеграции между штаб-квартирой и региональными бюро, раздел бизнес-плана, озаглавленный "План действий", отражает участие региональных бюро в выполнении стоящих перед организацией задач. В этой связи группа приняла к сведению решение о том, чтобы вся подготавливаемая Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО документация содержала ссылки на стратегические цели, для достижения которых будет выполняться соответствующая работа.

1.2 Группа приветствовала информацию о предпринимаемых в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО мерах, направленных на повышение эффективности и сосредоточение деятельности бюро на приоритетных задачах ИКАО, в частности на функциональной интеграции работы по устранению связанных с безопасностью полетов недостатков с остальными подразделениями ИКАО. При этом группа выразила удивление и сожаление по поводу того, что вакантный пост регионального сотрудника по вопросам внедрения аэронавигационного обслуживания до сих пор остается незаполненным, и рекомендовала ИКАО обеспечить такое положение, при котором все выделенные для Европейского/Североатлантического бюро ИКАО ресурсы будут использоваться для обеспечения максимальной помощи государствам в их усилиях по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPs) и достижению стратегических целей организации.

Вывод 47/1 EANPG – Использование предусмотренных бюджетом ресурсов

О том, чтобы ИКАО обеспечила заполнение вакантных постов в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО в Париже и использовала все выделенные этому бюро ресурсы для достижения стратегических целей организации.

Конференция генеральных директоров гражданской авиации (DGCA) по безопасности полетов

1.3 Группу проинформировали о решении Совета созвать в штаб-квартире ИКАО в Монреале с 20 по 22 марта 2006 года (в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*) Конференцию генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов. Группа отметила, что на этой конференции будет рассмотрено текущее положение в сфере безопасности полетов, возможные пути ее повышения и основа обеспечения безопасности полетов в XXI веке.

Семинар по вопросам знания профессионального языка

1.4 Группу проинформировали о том, что при содействии Азербайджана и в обеспечение стратегической цели А – *Безопасность полетов*, с 7 по 9 декабря 2005 года в Баку (Азербайджан) удалось организовать проведение дополнительного семинара-практикума по вопросам знания профессионального языка. Группа выразила удовлетворение в отношении решения обеспечить дополнительную помощь государствам по вопросам внедрения новых требований к уровню знания профессионального языка, которые вступят в силу в 2008 году, и рекомендовала государствам максимально использовать эту возможность.

Расширение состава Аэронавигационной комиссии

1.5 Группу проинформировали о расширении состава Аэронавигационной комиссии с 15 до 19 членов и о том, что Совет ИКАО назначил экспертов от Кубы, Республики Кореи, Сингапура и Танзании занять эти дополнительные места.

1.6 Группу также проинформировали о том, что председателем Аэронавигационной комиссии был выбран г-н А.Г. Сайс, эксперт, назначенный Соединенным Королевством. Группа поздравила г-на Сайса с избранием и заверила его в своей готовности к полному сотрудничеству и обеспечению вклада в работу комиссии.

Структурные преобразования в Российской Федерации

1.7 Группу проинформировали о том, что 5 сентября 2005 года в Российской Федерации была создана Федеральная аэронавигационная служба (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.

1.8 Группа с удовлетворением приняла эту информацию и заверила FANA в своем полном с ней сотрудничестве и поддержке ее деятельности.

Всемирный конгресс по службам аэронавигационной информации

1.9 Группу проинформировали о решении созвать в Мадриде (Испания) с 27 по 29 июня 2006 года Всемирный конгресс по службам аэронавигационной информации (САИ) в обеспечение стратегической цели D – *Эффективность*. Этот конгресс рассмотрит важную роль, которую играет САИ в развитии служб организации воздушного движения (ОрВД); определит основные предпосылки к изменениям; рассмотрит, что требуется сделать, чтобы обеспечить предоставление аэронавигационной информации требуемого содержания и качества; рассмотрит на стратегическом уровне нарождающиеся технологии, которые упростят изменения с практической и экономической точек зрения; и подготовит "дорожную карту" эволюции аэронавигационной информации для оказания помощи ИКАО в реализации стоящей перед ней трудной задачи лидирующего органа в области глобальных изменений.

Единое европейское небо

1.10 Представитель Европейской комиссии (ЕК) проинформировал группу о положении с внедрением "единого европейского неба". Было отмечено, что намеченные для изменений сроки являются сжатыми и потребуют тесного сотрудничества с ИКАО и соседними с Европейским Союзом государствами, в частности, по вопросам возможного расширения инициативы "единого европейского неба" на другие части региона, как это было рекомендовано на 11 Аэронавигационной конференции ИКАО, в плане обеспечения стратегических целей А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*.

1.11 Представитель ЕК также проинформировал группу о начале этапа определений в рамках исследований по вопросам ОрВД, связанных с "единым европейским небом" (SESAR). Исследование SESAR, ранее известное под названием SESAME, является технологическим и промышленным компонентом инициативы "единого европейского неба" (SES). Группа с удовлетворением восприняла представленную информацию и напомнила о целом ряде своих предыдущих выводов по вопросам координации и сотрудничества в рамках инициативы SES. Группа завершила представителя ЕК в своей постоянной и энергичной поддержке.

Роль, задача и ответственность Региональной ассоциации по развитию АНС (RADA)

1.12 Группу проинформировали о деятельности Региональной ассоциации по развитию аэронавигационного обслуживания (RADA), объединяющей в своих рядах поставщиков АНО из Армении, Азербайджана, Грузии, Республики Молдовы и Украины. Группа считала, что RADA сможет играть ключевую роль в ряде областей, таких, например, как внедрение систем управления безопасностью полетов, устранение связанных с безопасностью полетов недостатков и возможное внедрение концепции "единого европейского неба" за пределами территории членских государств Европейского Союза, обеспечивая тем самым поддержку выполнению стратегических задач А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*.

Последствия для гражданской авиации увеличения цен на авиационное топливо

1.13 Представитель ИАТА информировал группу о последствиях для гражданской авиации увеличения цен на авиационное топливо, и рассказал о кампании "сэкономь одну минуту". Эта кампания, в случае ее полного успеха, может обеспечить ежегодное сокращение эмиссии авиационных двигателей на 5,5 млн тонн и чистую ежегодную экономию для авиакомпаний от 300 до 500 млн долларов США. Группа с удовлетворением восприняла эту информацию и решила, что ее необходимо учитывать в связи с будущей работой, особенно при планировании и развитии маршрутов. Таким образом будет обеспечена поддержка выполнению стратегических целей С – *Охрана окружающей среды*, и D – *Эффективность*.

2. ДЕЙСТВИЯ ПО ИТОГАМ ПРЕДЫДУЩЕГО СОВЕЩАНИЯ EANPG*Действия Аэронавигационной комиссии и Совета ИКАО по докладу 46 совещания EANPG*

2.1 Группа ознакомилась с действиями, принятыми Аэронавигационной комиссией и Советом ИКАО по докладу ее 46 совещания, которое проходило в Париже с 30 ноября по 2 декабря 2004 года.

2.2 Завершая это рассмотрение, группа поблагодарила Совет и Комиссию за их ценные указания в отношении различных видов выполняемой EANPG деятельности, которые будут учтены в рамках рабочей программы группы.

Отчет о положении с выполнением предыдущих выводов и решений EANPG

2.3 Группу кратко проинформировали о положении с выполнением предыдущих выводов и решений EANPG. Многие из них нашли отражение в докладе Совета ИКАО, упоминавшемся в вышеприведенном параграфе, или в действиях, намеченных к выполнению на текущем совещании. После завершения 47 совещания EANPG предназначенная для отчета о положении с реализацией выводов EANPG таблица будет обновлена и направлена членам EANPG.

Отчет о работе Координационной группы по гармонизации линии передачи данных

2.4 Группу проинформировали о том, что после предыдущего совещания EANPG был проведен Симпозиум по гармонизации линии передачи данных и два совещания Координационной группы по линии передачи данных (DLSG). Цель упомянутого симпозиума заключалась в прояснении вопросов, связанных с различными работами по внедрению линии передачи данных. На первом совещании DLSG (прошедшем в апреле 2005 года) были рассмотрены итоги вышеупомянутого симпозиума и подготовлена рабочая программа. На совещании DLSG/2 (проведенном в сентябре 2005 года) была разработана серия очень конкретных мер по рассмотрению шагов, которые необходимо предпринять для использования средств, запланированных для континентальной линии передачи данных, в условиях океанического воздушного пространства. Завершение этих мер явится крупным шагом на пути к завершению рабочей программы DLSG.

3. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Программа по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

3.1 Группу проинформировали о применяемом ИКАО всеобъемлющем системном подходе к проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, направленном на выполнение стратегической цели А – *Безопасность полетов*. Группа отметила, что парижское региональное бюро ИКАО будет играть важную роль при проведении контрольных проверок для оценки положения с реализацией государствами их планов по устранению недостатков, в дополнение к поддержанию тесных контактов с подвергнутыми проверке государствами в рамках его регулярной деятельности. Технические специалисты этого регионального бюро прошли подготовку и получили сертификаты проверяющих по контролю за обеспечением безопасности полетов, чтобы оказывать помощь при проведении основных проверок и выполнять последующие контрольные проверки.

3.2 Региональное бюро может также по запросу обеспечить ограниченную помощь государствам в их подготовке к проведению проверки путем организации семинара-практикума в дополнение к той информации, которая представлялась на семинарах-практикумах для национальных координаторов по проведению проверок. Эти дополнительные семинары-практикумы помогут государствам определить средства, с помощью которых они могут подготовиться к проверке. Для определения мер, которые государства могут принять в ходе подготовки к проверке, участники таких семинаров будут использовать свои заполненные перечни проверки соответствия и восемь основных элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, перечисленные в части А - *Создание и управление государственной системой контроля за обеспечением безопасности полетов, Руководства по контролю за обеспечением безопасности полетов* (Дос 9734).

3.3 Представители Чешской Республики, Германии, Соединенного Королевства и ИАТА выразили поддержку предложению о проведении семинара-практикума и заявили о своей готовности принять участие в его работе и поделиться своим опытом по организации контроля и проведению проверок по безопасности полетов. Группа отметила, что семинар-практикум должен быть

подготовлен на основе этого опыта и в соответствии с конкретными потребностями в оказании помощи, указанными государствами.

Вывод 47/2 EANPG – Семинар-практикум по подготовке к проведению проверок в рамках УППКБП ИКАО

О том, чтобы:

- а) просить государства сообщить, заинтересованы ли они участвовать в семинаре-практикуме, посвященном вопросам подготовки к проведению проверки на основе важнейших элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, указав при этом свои конкретные потребности в помощи; и**
- б) исходя из проявленного государствами интереса, Региональный директор ИКАО как можно скорее организовал проведение семинара-практикума для оказания государствам помощи в подготовке к проведению проверки.**

Рационализация проведения проверок, связанных с безопасностью полетов

3.4 Группе представили информацию с описанием того бремени, которое возлагает на государства проведение многочисленных не связанных одна с другой проверок по безопасности полетов. Группа согласилась с тем, что улучшение сотрудничества между различными проверяющими органами, направленное на проведение совместных проверок, может сократить время и ресурсы, затрачиваемые как проверяющими, так и проверяемыми для достижения одних и тех же результатов.

3.5 Группа отметила, что помимо УППКБП ИКАО другие международные авиационные организации, а также Европейская комиссия (ЕК) проявляют все возрастающий интерес к проблемам, связанным с безопасностью полетов и авиационной безопасностью, и создают свои собственные программы проведения проверок. Разрастание связанной с проведением проверок деятельности усиливает бремя, возлагаемое на государства, которые вынуждены повторно отвечать на одни и те же вопросы, направляемые им в различных формах.

3.6 Группа напомнила, что в принятой на 35 Ассамблее ИКАО резолюции А35/7 Генерального секретаря просили продолжить усиление координации и сотрудничества между УППКБП и программами проведения проверок других организаций, связанных с безопасностью полетов, в частности, ИАТА и Евроконтроля.

3.7 Группа также отметила, что меморандум о сотрудничестве, подписанный между ИКАО и Евроконтролем в отношении их программ по контролю за обеспечением безопасности полетов, в настоящее время успешно реализуется и представляет собою удачный подход к координации международной деятельности по обеспечению контроля.

3.8 Группа согласилась с тем, что различным занятым проведением проверок организациям необходимо сотрудничать друг с другом в целях гармонизации их работы для избежания дублирования и повторов, и рассмотреть возможность объединения некоторых видов своей деятельности в целях сокращения возлагаемого на государства бремени и повышения эффективности работы по проведению проверок, обеспечив таким образом выполнение стратегической цели D – *Эффективность*.

3.9 Члены группы с удовлетворением приняли информацию о подписании меморандума о сотрудничестве между ИКАО и Европейским агентством по безопасности полетов авиации (EASA) в отношении участия EASA в УППКБП ИКАО.

Вывод 47/3 EANPG – Рационализация мероприятий по проведению проверок**О том, чтобы Региональный директор ИКАО:**

- а) предложил европейским организациям, занимающимся проведением проверок, согласовать методику, чтобы гармонизировать мероприятия по проведению проверок во избежание, где это возможно, дублирования и повторов ;**
- б) предложил европейским организациям, занимающимся проведением проверок, продолжить гармонизацию своих мероприятий по проведению проверок с аналогичными мероприятиями ИКАО (в отношении соответственно безопасности полетов или авиационной безопасности); и**
- в) вместе с европейскими организациями, занимающимися проведением проверок, разработал предложения по рационализации проведения проверок и представил их на Конференции генеральных директоров гражданской авиации по вопросам безопасности полетов, запланированной на март 2006 года.**

Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов

3.10 Группе представили обзор по единой стратегии, направленной на оказание государствам помощи в устранении ими выявленных недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов, принятой на 35 сессии Ассамблеи ИКАО (см. резолюцию A35-7). Эта единая стратегия основана на принципах повышенной транспарентности, сотрудничества и помощи и направлена на усиление, где это необходимо, сотрудничества между государствами, пользователями, поставщиками аэронавигационного обслуживания и другими заинтересованными сторонами при анализе причин, и разработке и выполнении решений на основе более делового подхода. ИКАО, как один из партнеров, может оказывать помощь в разработке действенных решений, направленных на устранение связанных с безопасностью полетов недостатков, обусловленных неэффективным контролем за управлением безопасностью полетов в индивидуальных государствах или группах государств. Вместе с тем, данный подход может быть успешным только в том случае, если государства возьмут на себя и будут выполнять соответствующие обязательства.

3.11 Региональное бюро может поддерживать государства в их усилиях, направленных на получение помощи из различных источников и в различной форме. Государствам будет предложено определить и обсудить свои потребности с региональным бюро, чтобы определить основные причины сохранения проблем во внедрении эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов и разработать действенные решения. Аналогично этому, государствам и организациям, способным обеспечивать эту помощь, будет предложено проинформировать региональное бюро о типе и характере помощи, которые они впоследствии смогли бы обеспечивать другим государствам.

3.12 Вся полученная с помощью этого процесса информация, связана ли она с помощью или потребностями в ней, должна быть конфиденциальной. Хотя региональное бюро намеревается упростить процесс наведения мостов между потребностями и располагаемой помощью, прежде чем какая-либо информация будет передана возможному источнику такой помощи, необходимо будет получить согласие от государства, заявившего о своих потребностях. Региональное бюро должно также проявлять чрезвычайную осторожность, чтобы гарантировать, что предлагаемый механизм действительно соединяет выявленные потребности с соответствующей имеющейся помощью в целях повышения безопасности полетов, а не используется как средство, служащее коммерческим интересам. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

ВЫВОД 47/4 EANPG - Единая стратегия**О том, чтобы:**

- а) предложить государствам проинформировать региональное бюро о своих потребностях в помощи для устранения связанных с безопасностью полетов недостатков;**
- б) предложить государствам и организациям, способным обеспечивать помощь, проинформировать региональное бюро о типе и характере помощи, которую они смогут обеспечить государствам; и**
- в) Региональный директор ИКАО создал механизм, который позволит в интересах безопасности полетов устанавливать связь между определенными потребностями и соответствующими имеющимися видами помощи.**

3.13 Группа с удовлетворением восприняла информацию представителя Европейской комиссии о том, что Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) будет ценным партнером и сможет внести значительный вклад в ту работу, которая проводится в рамках единой стратегии и направлена на устранение связанных с безопасностью полетов недостатков.

Роль, задачи и ответственность Европейского агентства по безопасности полетов (EASA)

3.14 Группу проинформировали о том, что Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) было создано в 2002 году в целях обеспечения высокого и унифицированного уровня безопасности полетов во всех странах-членах Европейского Союза, и что Исландия и Норвегия также стали членами этой организации. В настоящее время основной сферой ответственности EASA является летная годность, однако недавно было выдвинуто законодательное предложение о расширении ответственности этого агентства и включении в сферу его деятельности вопросов, связанных с производством полетов, выдачей свидетельств летным экипажам и безопасностью полетов иностранных воздушных судов. Одновременно было заявлено о намерениях дальнейшего расширения ответственности этого органа и включении в нее вопросов организации воздушного движения, аэронавигационного обслуживания и аэропортов.

3.15 Группа с удовлетворением восприняла эту информацию и отметила адресованное заинтересованным европейским организациям предложение представить свои комментарии о развитии событий соответственно в Европейскую комиссию и EASA.

Турбулентность в следе при полете по маршруту

3.16 Группа рассмотрела подробную информацию об инциденте, происшедшем между воздушными судами Аэробус А340-500 и Боинг В757, во время которого второе из этих воздушных судов испытало чрезвычайно сильный, не поддающийся управлению крен, сопровождавшийся потерей высоты, предположительно, вследствие его попадания в зону турбулентности в следе, в результате чего находящиеся в пассажирской кабине пассажиров и членов экипажа начало внезапно бросать из стороны в сторону, и некоторые из них получили при этом ранения.

3.17 EANPG отметила, что наборы высоты следующих один за другим воздушных судов являются обычной практикой, используемой диспетчерами УВД при управлении и организации воздушного движения, и что во время инцидента интервал между двумя воздушными судами превышал применяемую органами УВД норму эшелонирования. Группа также отметила факт возникновения в этом случае чрезвычайно сильной по своему характеру турбулентности в следе на

крейсерском эшелоне полета, и напомнила о научно не обоснованной информации, связанной с турбулентностью в следе, уже представлявшейся в контексте внедрения RVSM.

3.18 Группу проинформировали о том, что с 2003 года специальная группа экспертов под эгидой Федерального авиационного управления (ФАУ) США, Евроконтроля, Объединенных авиационных администраций (JAA) и изготовителя воздушных судов изучает аспекты турбулентности в следе, связанные с воздушным судном Аэробус А380. Предполагается, что доклад этой специальной группы будет готов во втором квартале 2006 года, после чего он будет рассмотрен ИКАО. Тем временем ИКАО опубликовала временные инструктивные указания для использования их государствами.

3.19 Группу также проинформировали о том, что с 29 по 30 ноября 2005 года в экспериментальном центре Евроконтроля в Бретиньи (Франция) было организовано проведение семинара-практикума, на котором рассматривался вопрос о том, как пересмотреть нормы эшелонирования при турбулентности в следе.

3.20 Группа подчеркнула важность того, чтобы все случаи попадания воздушных судов в зону турбулентности в следе докладывались в ИКАО. Группа согласилась с тем, что в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, необходимо принять меры по распространению полученной информации в авиационном сообществе и изучить вопрос о том, есть ли необходимость в установлении минимумов эшелонирования при турбулентности в следе при полете по маршруту.

Вывод 47/5 EANPG – Минимумы эшелонирования при турбулентности в следе

О том, чтобы ИКАО:

- a) как можно шире распространила имеющуюся информацию о случаях турбулентности в следе при полете по маршруту и обеспечила понимание всемирным авиационным сообществом связанной с этим опасности;**
- b) исходя из этих событий рассмотрела потребности в минимумах эшелонирования при турбулентности в следе при полете по маршруту с учетом других работ в этой области; и**
- c) призвала государства обеспечить как можно более полную отчетность о случаях, связанных с турбулентностью в следе.**

Беспилотные летательные аппараты (БПЛА)

3.21 Группе представили информацию о выполняемых в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, работах по беспилотным летательным аппаратам (БПЛА). Группа отметила, что ИКАО проконсультировалась с несколькими государствами и международными организациями в отношении текущих и планируемых международных полетов гражданских БПЛА в гражданском воздушном пространстве, процедур, позволяющих предотвращать опасность со стороны БПЛА, эксплуатируемых в качестве государственных воздушных судов, для полетов гражданских воздушных судов, а также государственных процедур выдачи специальных эксплуатационных разрешений на международные полеты гражданских БПЛА. Группу проинформировали, что государства прогнозируют значительное увеличение международных полетов гражданских БПЛА за пределами специальных воздушных пространств, резервируемых для полетов таких ЛА, или в воздушном пространстве над открытым морем, и что основным сдерживающим моментом, по всей видимости, является отсутствие технологии "увидел и избежал".

3.22 Группа отметила, что Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации (EUROCAE) рассматривает возможность разработки связанных с БПЛА стандартов, и что RTCA уже подготавливает инструктивный материал, а также технические требования к минимальным характеристикам бортовых систем (MASPS) для систем беспилотных воздушных судов (UAS) и что большая часть выполняемой RTCA работы связана с потребностями, определенными государствами и международными организациями.

3.23 Группа также отметила достигнутый прогресс в направлении интеграции беспилотных воздушных судов (БПВС) в национальном воздушном пространстве США и позицию, занятую Федеральным авиационным управлением (ФАУ) при подготовке ответа в рамках консультации ИКАО по БПЛА.

3.24 Группу проинформировали, что Аэронавигационная комиссия рассмотрела результаты вопросника по БПЛА, и она отметила намерение Секретариата созвать совещание заинтересованных государств и международных организаций по связанным с БПЛА вопросам в целях разработки программного плана по БПЛА. Это совещание предварительно было запланировано провести в 2006 году после совещания Генеральных директоров гражданской авиации. Группа приняла к сведению развитие этих событий и согласилась с тем, что государства и международные организации Европейского региона должны поддержать эту инициативу и принять в ней участие.

3.25 Группа признала, что ИКАО намеревается использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы RTCA и других признанных организаций-разработчиков стандартов, как это было указано на 35 сессии Ассамблеи ИКАО (см. резолюцию Ассамблеи А35-14, добавление А, статья 4). Группа согласилась с тем, что ИКАО следует занять более активный подход в отношении БПЛА, и приветствовала проявленную ИКАО инициативу - созвать совещание для разработки программного плана, направленного на гармонизацию связанной с БПЛА работы, выполняемой по всему миру.

Вывод 47/6 EANPG – Беспилотные летательные аппараты

О том, чтобы европейские государства и международные организации поддержали инициативу о созыве совещания по беспилотным летательным аппаратам (БПЛА) в целях разработки рабочей программы.

Семинары-практикумы по безопасности полетов

3.26 Группу проинформировали о том, что в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и во исполнение вывода 46/43 EANPG Европейское/Североатлантическое бюро организовало и провело семинар-практикум ИКАО по управлению безопасностью полетов для государств из восточной части Европейского региона. Этот семинар прошел в Алматы (Казахстан) в сентябре 2005 года.

3.27 Участники этого семинара рассмотрели вопросы о систематическом создании и обеспечении управления безопасностью полетов при аэронавигационном обслуживании, обеспечении системного подхода к безопасности полетов и необходимости гарантировать гармонизированный подход к управлению безопасностью полетов по всему Европейскому региону ИКАО.

3.28 Участники семинара согласовали следующие рекомендации:

- a) ИКАО продолжает оказывать государствам поддержку в деле внедрения ими требований к повышению безопасности полетов;
- b) ИКАО, при поддержке государств, разработает инструктивный документ *по вопросам внедрения систем управления безопасностью полетов*;

- с) ИКАО разработает стандартный пакет по обучению личного состава вопросам управления безопасностью полетов;
- д) государства предпримут соответствующие меры для начала внедрения требований, связанных с "культурой беспристрастности", а также системы представления отчетов о событиях, связанных с безопасностью полетов, свободной от наказаний; и
- е) государства будут активно участвовать в установлении системы, гарантирующей обмен связанной с безопасностью полетов информацией.

3.29 Члены группы приняли к сведению успешное проведение в Алматы семинара-практикума по управлению безопасностью полетов, организованного для государств из восточной части Европейского региона, и сделанные на этом семинаре выводы. Этот семинар был очень полезным; он обеспечил государствам форум для проведения важной предварительной координационной работы, и его участники подтвердили потребность проведения аналогичных семинаров-практикумов в ближайшем будущем. Они признали, что было бы полезно провести новый семинар по безопасности полетов для представителей старшего руководящего состава из государств Европейского региона ИКАО, чтобы обеспечить лучшее понимание ими вопросов управления безопасностью полетов.

3.30 С учетом вышеизложенного и приняв с благодарностью предложение Азербайджана провести такой семинар в Баку с 5 по 7 апреля 2006 года, группа решила поддержать предложение об организации европейского регионального семинара ИКАО по безопасности полетов, особое внимание на котором будет уделено требованиям, связанным с внедрением "культуры беспристрастности".

Вывод 47/7 EANPG - Европейский региональный семинар ИКАО по вопросам безопасности полетов

О том, чтобы:

- а) Региональный директор ИКАО, в координации и при поддержке со стороны международных организаций и государств, организовал проведение в Баку (Азербайджан) в апреле 2006 года семинара по безопасности полетов в Европейском регионе, уделив на этом семинаре особое внимание требованиям к внедрению "культуры беспристрастности"; и**
- б) для получения максимальной пользы от этого семинара государства организовали участие в нем представителей старшего руководства из ведомств гражданской авиации в сопровождении официальных представителей организаций поставщиков обслуживания.**

4. СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА (SARPs)

Положения с конкретными сроками начала применения

4.1 Группе представили информацию о том, как определяется срок начала применения положений, принимаемых ИКАО, в том числе конкретные сроки начала применения в тех случаях, когда внедрение какого-либо положения может потребовать значительных изменений. Группа признала, что конкретные сроки начала применения могут остаться незамеченными или забытыми, и выразила благодарность за представленную ей информацию и подробные перечни, обращающие внимание на положения с будущими конкретными сроками применения. В частности, было

отмечено, что эта информация была собрана в перечень по срокам начала применения, а также по соответствующим темам. Было также признано, что такой перечень в значительной мере упрощает отслеживание изменений в положениях ИКАО и является средством, позволяющим гарантировать, что эти изменения не останутся без внимания. Группа считала, что эти перечни необходимо обновлять и рассылать в глобальном масштабе. Поэтому в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/8 EANPG – Перечень положений с конкретными сроками начала применения

О том, чтобы ИКАО опубликовала на своем глобальном веб-сайте перечень всех положений ИКАО, имеющих будущий общий или конкретный срок начала применения, который был утвержден Советом ИКАО.

4.2 Группа также согласилась с тем, что в случае некоторых положений, имеющих будущий срок начала применения, некоторые государства могут столкнуться с трудностями при обеспечении их своевременного внедрения. Группа подтвердила важность своевременного внедрения утвержденных положений. Поэтому она подчеркнула, насколько важно обеспечивать государствам достаточно времени для реализации необходимых регулирующих изменений. Это имеет особую значимость в контексте расширенной УППКБП ИКАО. Поэтому было подчеркнуто, что поправки к изданиям в синих обложках, касаются ли они SARPs или PANS, должны доходить до государств по крайней мере за четыре месяца до срока начала их действия, чтобы обеспечить государствам достаточно времени для реализации и публикации изменений. Группа указала, что внедрение исправленных положений ускорится, если информация будет рассылаться в электронной форме и в таком формате, который позволит копировать и переносить ее в национальные документы. Было решено, что государства также должны указывать, ожидают ли они каких-либо трудностей в обеспечении своевременного внедрения новых или исправленных положений ИКАО, чтобы можно было своевременно организовывать оказание им помощи. В связи с этим и в плане обеспечения стратегических целей ИКАО группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/9 EANPG – Положения с конкретными сроками начала действия

О том, чтобы:

- a) предложить государствам принять необходимые меры для обеспечения своевременного внедрения положений ИКАО, имеющих конкретные сроки начала действия;**
- b) предложить государствам, испытывающим трудности при обеспечении своевременного внедрения таких положений, запрашивать помощь и совет у регионального бюро для преодоления таких трудностей; и**
- c) Региональный директор ИКАО определил средства для обеспечения помощи и необходимых консультаций на субрегиональной основе, как это предусматривается единой стратегией.**

Подготовка комментариев к предложениям о поправке

4.3 В ходе дискуссий группа неоднократно напоминала, насколько важно, чтобы государства своевременно присылали свои комментарии к разосланным ИКАО предложениям о поправке, в том числе к тем из них, которые относятся к правилам аэронавигационного обслуживания (PANS). Группа считала, что своевременно представленные комментарии могут играть важную роль в заблаговременном определении трудностей с внедрением. Однако, как было подчеркнуто, чтобы гарантировать, что консультация обеспечит получение от государств

необходимой информации, выделяемое на подготовку комментариев время должно соответствовать сложности предлагаемых изменений с учетом того, что регулирующему органу может потребоваться проводить консультации с поставщиками обслуживания. Исходя из этого и в поддержку стратегической цели А - *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/10 EANPG - Подготовка комментариев к предложениям о поправке

О том, чтобы:

- а) напомнить государствам о необходимости и важности своевременного представления комментариев к рассылаемым ИКАО предложениям о поправке; и**
- б) ИКАО предоставляла государствам достаточно времени на проведение внутренней координации по предлагаемым изменениям.**

5. ВОПРОСЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И ВНЕДРЕНИЯ

5.1 Организация воздушного движения

Будущие военные требования к воздушному пространству, определенные государствами-членами Евроконтроля

5.1.1 Группе представили копию документа по вопросам планирования военных требований к воздушному пространству в Европейском регионе. Этот документ, озаглавленный "*Определяя будущие военные требования к воздушному пространству в Европе*", был разработан Евроконтролем в качестве инструктивного материала для всех членских государств Евроконтроля в ответ на рекомендацию 1/11 Аэронавигационной конференции ИКАО. Он содержит большой объем информации и обеспечивает понимание требований, предъявляемых к воздушному пространству для удовлетворения ежедневных потребностей в обучении личного состава военно-воздушных, военно-морских и наземных вооруженных сил.

5.1.2 Поскольку для полного использования возможностей современных военных воздушных судов и систем вооружения требуются большие объемы воздушного пространства и при этом в ближайшие годы ожидается рост объемов гражданского воздушного движения, использование воздушного пространства должно быть оптимизировано, чтобы одновременно удовлетворять военные и гражданские потребности. Этого можно добиться лишь с помощью нового гибкого подхода к структуре и организации воздушного пространства, что потребует от специалистов по планированию воздушного пространства хорошего понимания операционных потребностей всех пользователей воздушным пространством. Было подчеркнуто, что такой подход соответствует стратегической цели D - *Эффективность*.

5.1.3 Вышеупомянутый документ обеспечивает специалистов по организации воздушного пространства концепциями планирования, позволяющими удовлетворять учебные и оперативные потребности военных органов, являющиеся важнейшими элементами, гарантирующими сохранение возможностей и готовности боевых подразделений на уровне, необходимом для удовлетворения требований национальной безопасности и обороны. Было отмечено, что этот документ получил широкое одобрение со стороны членских государств Евроконтроля, и что специалисты по планированию воздушного пространства уже используют его, чтобы гарантировать учет всех имеющихся потребностей в воздушном пространстве.

Вывод 47/11 EANPG - Военные требования к воздушному пространству

О том, чтобы государства учитывали наличие инструктивного материала Евроконтроля – "Определяя будущие военные требования к воздушному пространству в Европе", и использовали его по своему усмотрению.

Передача чисел, обозначающих эшелоны полетов и коды ВОРЛ

5.1.4 Группе представили предложение о поправке к Приложению 10 ИКАО, касающееся правил передачи чисел, обозначающих эшелон полета и состоящих из "полных сотен" (ЭП100), а также кодов ВОРЛ режима А, оканчивающихся тремя нулями (А1000), при радиотелефонной связи "воздух-земля".

5.1.5 Группу проинформировали, что в 2003 году в рамках инициативы Евроконтроля, связанной с проблемой пролета воздушными судами при наборе высоты и снижении разрешенного эшелона полета было проведено обширное исследование по вопросам сокращения риска, связанного с таким пролетом. Сделанные по итогам этого исследования выводы и рекомендации включали в себя потребность в соблюдении стандартной фразеологии радиотелефонной (RTF) связи "воздух-земля" в качестве основного элемента борьбы с этим операционным риском. В докладе также ясно указывалось на важную проблему ошибок понимания, связанных с передачей конкретных эшелонов полета (ЭП100/200/300 и т.д.) и вызывающих возможную при этом путаницу с другими эшелонами полета (например, ЭП100 путается с ЭП110). В нем также говорилось об относительно часто допускаемых пролетах эшелона рядом с ЭП100 и в связи с этим рекомендовалось, чтобы правила радиотелефонной связи, связанные с передачей эшелонов полета, были подробно изучены для обеспечения максимально возможного избежания риска. Этот конкретный вопрос был подробно рассмотрен на предмет пересмотра глобальных правил, связанных с передачей чисел при речевой связи "воздух-земля".

5.1.6 Помимо этого Евроконтроль также начал ограниченное исследование по человеческим факторам, связанным с передачей чисел при речевой связи "воздух-земля", чтобы понять, каким образом можно достичь оптимального сокращения риска. Говоря конкретно, вопрос заключался в том, чтобы проверить "следует ли передавать ЭП100 как FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO (эшелон полета один ноль ноль) или как FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED (эшелон полета сто)?" Для проведения исследований по человеческим факторам был заключен контракт с лабораториями авиационных исследований NLR, и отчет по итогам исследования был представлен EANPG.

5.1.7 Группа напомнила, что глобальные положения, касающиеся правил радиотелефонной связи, предусмотренных для передачи чисел при речевой связи "воздух-земля", содержатся в томе II Приложения 10 ИКАО и носят статус стандарта. С 1987 года в эти положения дважды вносились исправления. До июля 1987 года эшелон полета 100 передавался как FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO (эшелон полета один ноль ноль); с июля 1987 года по июль 1995 года – как FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED (эшелон полета сто); а с июля 1995 года вновь использовали фразу FLIGHT LEVEL ONE ZERO ZERO (эшелон полета один ноль ноль).

5.1.8 Группу проинформировали о том, что архивные материалы ИКАО по этому вопросу не содержат никаких указаний на проблемы человеческого фактора, связанные с неясностью, ассоциируемой с пониманием чисел в целом, однако, ни одного исследования по человеческим факторам для ясного обоснования в пользу одного или другого конкретного метода передачи чисел сделано не было. Помимо этого, важно отметить, что существующие глобальные положения применяются государствами не одинаково. Известно, что европейские государства заявляли о различиях в отношении тома II Приложения 10 ИКАО по этому конкретному вопросу.

5.1.9 Группа отметила, что в отчете по итогам исследований человеческого фактора говорилось в пользу изменения этих глобальных положений. Результаты исследования отдавали предпочтение использованию термина: HUNDRED (сто) в радиотелефонной связи при передаче эшелонов полета. Группа согласилась с тем, что текущие положения Приложения 10 ИКАО необходимо пересмотреть с учетом последних исследований в этой области и, в частности, связанных с полетами эшелона полета. Следует также учитывать тот факт, что о наличии различий заявили четыре государства, внедрившие отличающиеся от Приложения 10 положения, а также что есть неподтвержденные указания на то, что и другие государства также внедрили отличающиеся положения. Группа также согласилась с тем, что любые изменения к соответствующим положениям Приложения 10 ИКАО должны быть основаны на следующем:

- a) рассмотрение национальных оценок, ставших основой имеющихся различий, заявленных в дополнении к тому II Приложения 10;
- b) важность создания унифицированных глобальных положений по этому вопросу, и
- c) результаты исследований по человеческому фактору.

5.1.10 С учетом аналогий, касающихся передачи по речевой связи "воздух-земля" чисел, относящихся к эшелонам полета, и чисел, относящихся к использованию кодов ВОРЛ режима "А", заканчивающихся тремя нулями (A1000, A2000), группу проинформировали о том, что в вышеупомянутое исследование были также включены аналогичные вопросы, связанные с передачей кодов ВОРЛ режима А. В этой связи группа признала текущую широко распространенную эксплуатационную практику передачи кодов режима А как ALPHA ONE THOUSAND (альфа одна тысяча) вместо использования глобальных положений ИКАО, требующих их передачи как ALPHA ONE ZERO ZERO ZERO (альфа один ноль ноль ноль).

5.1.11 На основе представленной информации и результатов исследований группа решила, что текущие положения ИКАО, связанные с передачей чисел при назначении эшелонов полета и кодов ВОРЛ, необходимо исправить. Группа также согласилась с тем, что такая поправка будет соответствовать стратегической цели А – *Безопасность полетов*. Помимо этого представитель ИФАЛПА указал на то, что весь вопрос передачи чисел при радиотелефонной связи следует пересмотреть на предмет упрощения используемой при этом фразеологии. С учетом этого было решено просить ИКАО пересмотреть в свете последних исследований все положения, связанные с передачей чисел.

Вывод 47/12 EANPG – Внесение поправки в положения ИКАО, касающиеся передачи чисел по речевой связи

О том, чтобы ИКАО:

- a) разработала поправку к тому II Приложения 10 с учетом предложения, изложенного в добавлении В к докладу EANPG/47; и
- b) рассмотрела обоснованность текущих положений тома II Приложения 10 (п. 5.2.1.4) в свете последних исследований, включая исследования по человеческим факторам и безопасности полетов.

Использование кода ВОРЛ A2000

5.1.12 Группе представили предложение о поправке к документу PANS ATM (Doc 4444) ИКАО, которая потребует от органов УВД назначать код A2000 ВОРЛ воздушным судам при полетах в районах, в которых вторичная обзорная радиолокация не обеспечивается, что поможет решить

проблему конфликтных ситуаций с кодами, когда такие воздушные суда входят впервые или повторно в районы, где ВОРЛ обеспечивается. Группа напомнила, что этот вопрос послужил основой для предложения о поправке к европейским Дополнительным региональным правилам, выдвинутого Евроконтролем и опубликованного в качестве поправки №204 28 августа 2002 года. В этой поправке говорилось о новых процедурах использования кодов ВОРЛ для воздушных судов при транзите из Европейского в другие регионы.

5.1.13 Хотя новые процедуры назначения кода A2000 ВОРЛ защищают против конфликтных ситуаций с кодами в отношении воздушных судов, покидающих районы с вторичной обзорной радиолокацией при полете из восточной части Европейского региона в Ближневосточный/Азиатский регион, Дополнительные региональные правила других регионов ИКАО не содержат положений, позволяющих защищать против потенциальных конфликтов с кодами, для воздушных судов, входящих в Европейский регион.

5.1.14 Более того, в других регионах ИКАО существуют "разрывы" между районами, в которых вторичная обзорная радиолокация обеспечивается, и которые могут быть расположены в различных районах назначения кодов ВОРЛ. В таких обстоятельствах ранее назначенный код может вступать в конфликт с кодом, назначенным в другом районе распределения кодов. Таким образом, глобальное требование к органам УВД назначать код ВОРЛ A2000 воздушному судну при его полете через районы, где ВОРЛ не обеспечивается, обеспечит средство решения потенциальной конфликтной ситуации между кодами. Было отмечено, что это предложение уже внедрено в других частях света. Члены группы согласились, что текущие положения действительно являются глобальными и должны поэтому рассматриваться на глобальном, а не на региональном уровне. Было также решено, что такая поправка обеспечит поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*. Исходя из этого группа решила, что необходимо просить ИКАО выдвинуть предложение о поправке к части VIII документа PANS ATM и одновременно предложить вытекающую из этого предложения поправку к европейским Дополнительным региональным правилам для изъятия из них текущих положений, которые будут заменены глобальными положениями.

5.1.15 Формулируя вышеизложенное решение, группа понимала, что предлагаемая поправка позволит сохранить существующие процедуры для воздушного движения, входящего в Североатлантический регион, и поэтому не повлияет на текущие процедуры, содержащиеся в североатлантических Дополнительных региональных правилах.

Вывод 47/13 EANPG - Защита против конфликтных ситуаций с кодами ВОРЛ

О том, чтобы ИКАО пересмотрела глобальные процедуры организации кодов ВОРЛ, содержащиеся в документе Правила аэронавигационного обслуживания – Организация воздушного движения (Doc 4444), в целях обеспечения защиты против конфликтных ситуаций с кодами ВОРЛ, связанных с воздушными судами, пересекающими границы районов распределения кодов, принимая при этом во внимание следующий предложенный текст:

"8.5.2.2.8 За исключением аварийных ситуаций, случаев отказа электросвязи и незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, и если иное решение не будет согласовано в рамках регионального соглашения или между передающим и принимающим органами ОВД, передающий орган перед передачей связи принимающему органу ОВД назначает воздушному судну, выполняющему полет под его управлением, код A2000."

Группа по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО

5.1.16 Группе представили итоги третьего совещания Группы по организации воздушного движения – восточная часть Европейского региона ИКАО (ATMGE/3), проходившего в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО с 21 по 24 ноября 2005 года (в этом совещании приняло участие 30 делегатов от 10 государств и четырех международных организаций).

5.1.17 В обеспечение стратегической цели А – *Безопасность полетов*, участники совещания ATMGE/3 рассмотрели работу двух целевых групп, работающих над вопросами, связанными с безопасностью полетов: Целевой группы по системе представления отчетов о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД – восточная часть Европейского региона ИКАО (совещание ATMGE/SORS/1, проходившее с 19 по 21 октября 2005 года) и Целевой группы по системам управления безопасностью полетов при ОрВД – восточная часть Европейского региона ИКАО (совещание ATMGE/SMSA/1, проходившее с 17 по 19 октября 2005 года).

5.1.18 Разработанные этими целевыми группами два проекта вопросника по безопасности полетов, предназначенные для сбора объективных данных о текущем положении с внедрением систем представления отчетов о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД, и систем управления безопасностью полетов при ОрВД в государствах, расположенных в восточной части Европейского региона ИКАО, были утверждены группой ATMGE для рассылки государствам в восточной части Европейского региона ИКАО.

5.1.19 В обеспечение стратегических целей А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, председатель Группы пользователей методом ORCAM сделал для членов группы обширную презентацию по принципам управления кодами ВОРЛ в Европейском регионе ИКАО и рабочим договоренностям, действующим в рамках метода ORCAM. Было подчеркнуто, что расширение использования приемопередатчиков ВОРЛ в государствах, расположенных в восточной части Европейского региона ИКАО, вызвало необходимость создания в 1997 и 2003 годах дополнительных районов применения и обновления рабочих договоренностей, используемых для управления кодами ВОРЛ.

5.1.20 ATMGE признала, что строгое соблюдение принципов ORCAM непосредственно влияет на безопасность полетов, а также пропускную способность и эффективность системы ОрВД в Европе, и согласилась с необходимостью строго соблюдать все опубликованные процедуры и принципы плана ORCAM. Было подчеркнуто, что постоянно растущий спрос на свободные коды режима А, обусловленный ростом объемов гражданского воздушного движения в Европейском регионе ИКАО, потребует от всех государств максимально возможного внедрения процедур и принципов ORCAM, связанных с соответствующим перечнем распределения кодов ВОРЛ (CAL). В этой связи представитель Межгосударственного авиационного комитета (МАК) проинформировал участников совещания о том, что МАК вместе с Казахстаном и Украиной занимается разработкой инструктивного материала по применению принципов ORCAM. Этот документ будет разослан всем государствам-членам СНГ после его утверждения Межгосударственным авиационным комитетом в начале 2006 года.

5.1.21 В поддержку лучшего понимания требований ORCAM делегация Украины предложила провести у себя в Киеве (предварительно в период с 1 по 3 марта 2006 года) семинар-практикум ИКАО, чтобы подробно представить на нем принципы ORCAM и перечень CAL, разработанные Группой пользователей ORCAM, а также провести обширную презентацию инструктивного материала, который должен быть принят государствами-членами СНГ. ATMGE с благодарностью приняла это предложение.

Группа по разработке маршрутов – восточная часть Европейского региона ИКАО (RDGE)

5.1.22 Группе представили итоги третьего совещания Группы по разработке маршрутов – восточная часть Европейского региона ИКАО (RDGE/3), которое было проведено в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО с 15 по 18 ноября 2005 года (в совещании приняло участие 45 делегатов от 17 государств и четырех международных организаций). RDGE выполняет свою работу в поддержку стратегической цели D – *Эффективность*. После совещания RDGE/2 государствами, в частности, Беларусью, Российской Федерацией и Турцией, был проделан большой объем работы по усовершенствованию сети маршрутов ОВД. Представитель ИАТА доложил о хорошем сотрудничестве с Российской Федерацией в разработке сети транссибирских маршрутов, обеспечивающих интересные альтернативные трассы в направлении Индии и Пакистана через Мурманск и в обратном направлении. Российская Федерация также информировала совещание о проводимой с Азиатским/Тихоокеанским бюро ИКАО координации по кроссполярным маршрутам в целях совершенствования зоны сопряжения с Китаем и Японией.

5.1.23 Секретариат ИКАО обеспечил рассылку и утверждение предложений о поправке, касающихся внедрения 55 новых маршрутов и участков маршрутов ОВД. Он также проделал обширную работу с Российской Федерацией по обновлению базы данных ICARD, таблиц ATS 1 и CNS 4 EUR ANP.

5.1.24 Участники совещания RDGE/3 с удовлетворением приняли информацию о будущем сотрудничестве между Евроконтролем и ИКАО по разработке, в поддержку стратегической цели D – *Эффективность*, базы данных, предназначенный для использования в качестве средства планирования маршрутов, с помощью которого будут подготавливаться перечни A, B и C RND SG и Каталог маршрутов ОВД RDGE.

5.1.25 Секретариат ИКАО также доложил о достигнутом прогрессе в пересмотре границ РПИ в восточной части Европейского региона ИКАО. Планируется провести региональное совещание в Париже (предварительно запланированное на 6 – 10 апреля 2006 года), в поддержку стратегических целей D – *Эффективность*, и E – *Непрерывность*, в целях достижения соглашения по общим точкам границ соседних РПИ Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана.

5.1.26 Три подгруппы RDGE, занимающиеся районом Балтийского моря и соответствующей зоной сопряжения, районом Черного моря и Южного Кавказа и соответствующей зоной сопряжения, и районом Средней Азии и соответствующей зоной сопряжения, доложили о том, что 35 маршрутов и участков маршрутов ОВД уже было или будет внедрено до конца 2005 года, тогда как в каталог маршрутов для дальнейшего изучения было включено 49 новых маршрутов ОВД. Исходя из этого Секретариату ИКАО было предложено обработать и разослать предложения о поправке к Аэронавигационному плану Европейского региона (EUR ANP) (Doc 7754), содержащие 20 новых маршрутов/участков маршрутов ОВД.

5.1.27 Группе также напомнили, что Каталог маршрутов ОВД следует рассматривать как "живой" документ: государства будут обеспечивать Секретариат ИКАО регулярной информацией о статусе внедрения содержащихся в Каталоге маршрутов, что позволит обновлять его в каждый цикл AIRAC. В связи с этим группа согласилась с необходимостью разместить Каталог маршрутов ОВД, рабочие процедуры и план действий RDGE, контактный перечень и форму каталога маршрутов ОВД, предназначенную для новых маршрутов, на веб-сайте Парижского бюро ИКАО (<http://www.paris.icao.int>), откуда их можно будет загружать в компьютер.

Возможный будущий порядок работы групп ATMGE и RDGE

5.1.28 Секретариат ИКАО предложил ATMGE подумать над предложением проводить совместные совещания ATMGE/RDGE вместо созываемых в настоящее время отдельных совещаний. Такой подход обеспечил бы явные преимущества, поскольку несколько видов работ, охватываемых этими двумя группами, являются взаимосвязанными. Помимо этого, существующий порядок работы RDGE (когда два рабочих дня выделяются для работы трех подгрупп RDGE) можно будет легко использовать для рассмотрения более специализированных вопросов ОРВД, если в этом будет возникать необходимость. Предлагаемое совместное совещание будет проходить под председательством двух со-председателей (действующих в настоящее время председателей ATMGE и RDGE).

5.1.29 Предполагается, что для обеспечения успеха такого нового рабочего порядка, прежде чем принимать окончательное решение, необходимо будет заручиться определенными гарантиями. Чтобы поддержать такой порядок работы, потребуется улучшить структуру повестки дня совещания и рассылать график его проведения заблаговременно в целях обеспечения присутствия на нем в нужный момент нужных экспертов.

5.1.30 Группа приняла к сведению возможный будущий порядок работы, предусматривающий проведение последующих совещаний ATMGE и RDGE совместно, и отметила, что следующие совещания ATMGE и RDGE будут проведены совместно в качестве "пробного опыта", чтобы оценить все "за" и "против" и принять хорошо обоснованные решения в отношении стабильного будущего порядка работы этих групп.

Централизованная система назначения и организации кодов

5.1.31 В поддержку стратегических целей А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группе представили информацию в обоснование инициативы по разработке технических требований к централизованной системе назначения и организации кодов (CCAMS). Эта инициатива обусловлена той озабоченностью, которая высказывалась в отношении ожидаемой нехватки располагаемых кодов ВОРЛ. Группу проинформировали о том, что в октябре 2003 года группа пользователей метода назначения кодов ВОРЛ по региону вылета (ORCAM) признала, что, если не будут приняты радикальные меры, уже в ближайшем будущем в центральном районе Европы возникнет нехватка кодов ВОРЛ, и эта проблема может распространиться на другие части региона. Поэтому было предложено немедленно принять меры, чтобы гарантировать наличие достаточного количества кодов ВОРЛ на период после 2005 года. Группа пользователей ORCAM также рекомендовала срочно начать исследование решений (операционных и/или технических), способных исправить положение.

5.1.32 Группу проинформировали, что уже было согласовано и внедрено большое число различных усовершенствований метода ORCAM. Хотя этот метод на протяжении многих лет хорошо служил в регионе, теперь почти невозможно добиться дополнительных усовершенствований, поскольку стратегическое распределение кодов между государствами достигло своего предела, за которым уже трудно найти решения, удовлетворяющие постоянный рост воздушного движения. Сделанное Группой пользователей ORCAM предупреждение основано на целой серии сложных одновременно действующих факторов, из которых можно перечислить следующие наиболее важные проблемы:

- a) изменение потоков воздушного движения в Европе, сократившее эффективность разработанного 20 лет тому назад метода распределения кодов ВОРЛ;
- b) новые государства в Восточной Европе, которые необходимо обеспечить транзитными и местными кодами;

- с) использование кодов ВОРЛ в районах, сопредельных с районом ORCAM;
- d) регулярный рост воздушного движения и особо высокий рост его во время периодов "пик";
- e) использование дискретных кодов ВОРЛ воздушными судами, выполняющими полеты по ПВП; и
- f) применение в крупных европейских аэропортах технологий наблюдения за движением воздушных судов в аэропорту с использованием дискретных кодов ВОРЛ.

5.1.33 Группу проинформировали, что итоги исследований, проводимых в обоснование CCAMS, позволили подготовить документ по концепции полетов (CONOPS), в котором подробно излагается работа системы, предназначенной для централизованного отбора и распределения между соответствующими органами ОВД кодов ВОРЛ для полетов, выполняемых в определенном районе. Этот документ содержит информацию об операционных элементах и требованиях для пользователей, а также функциональных особенностях системы, необходимых для обеспечения эффективного использования имеющихся 4096 кодов режима A/3.

5.1.34 В ходе этого исследования были также изучены требования к связи, необходимые для обеспечения должных средств обмена сообщениями CCAMS с особым упором на уже существующую сеть между ЦООП и позициями организации потоков (ПОП), и другие средства связи, и проделана оценка затрат на различные варианты внедрений. Это исследование позволило сделать вывод о том, что с точки зрения связи, требуемой функциональности систем ОВД и влияния обеспечения необходимых данных ЦООП внедрение CCAMS технически возможно. Еще один вывод заключался в том, что существующие средства связи, используемые между ЦООП и системами ОВД, будут пригодны для обмена сообщениями между CCAMS и системами ОВД. Выполненный в ходе исследования анализ показал, что AFTN может справиться с расчетным увеличением трафика сообщений, обусловленным внедрением CCAMS. Было признано, что для приема кодов от CCAMS потребуются модифицировать системы ОВД.

5.1.35 Во время исследования были рассмотрены также и другие вопросы, как, например, документ по эксплуатационным требованиям (ORD), общий план на случай чрезвычайных обстоятельств, содержащий меры по обеспечению приемлемого уровня организации кодов ВОРЛ, достаточного для безопасного выполнения полетов при отказе одного или нескольких компонентов CCAMS. При этом учитывались соображения безопасности полетов, и был выполнен первоначальный анализ функционального риска (FHA).

5.1.36 Все расчеты затрат на разработку и внедрение CCAMS были на данном этапе предварительными. Чтобы провести полный анализ затрат и обеспечиваемых преимуществ, необходимо иметь более разработанную архитектуру системы вместе с другими ее техническими элементами. Эти предварительные условия будут выполнены на этапе разработки технических требований. Вместе с тем, чтобы подготовить документальную основу для принятия решений, был разработан документ по оценке затрат и обеспечиваемых преимуществ, в котором и затраты и преимущества рассматривались с качественной точки зрения.

5.1.37 Группу проинформировали о том, что CCAMS рассматривается как система, полностью дополняющая внедрение режима S, которая может обеспечить вспомогательное средство при переходе к полному радиолокационному полю режима S. CCAMS позволит плавно расширять и внедрять режим S в других районах применения (РА).

5.1.38 В том случае, если будет принято решение о прекращении дальнейшей разработки и потенциального внедрения CCAMS, возникнет необходимость найти адекватный ответ на

нерешенный вопрос о том, как эффективно разрешить опасения, выраженные Группой пользователей методом ORCAM, а именно, каким образом обеспечить необходимое количество кодов при прогнозируемом спросе на авиаперевозки. Было подчеркнуто, что для продолжения стратегического распределения кодов потребуется географическая реорганизация районов применения. Это может привести к сокращению размеров РА и (или) широкому использованию назначения кодов по направлениям полетов. Судя по сделанным оценкам недостатки продолжения стратегического распределения кодов значительно перевешивают преимущества, обеспечиваемые CCAMS.

5.1.39 Помимо этого, стоимость применения ORCAM составляет приблизительно 300 тысяч евро. Однако, поскольку рассмотрение и решение проблемы нехватки кодов становится все более сложным, эксплуатационные расходы, связанные с применением ORCAM, как ожидается, значительно возрастут, если CCAMS не будет внедрена.

5.1.40 Группу проинформировали о том, что следующим шагом в процессе в направлении централизованной системы распределения кодов является этап разработки технических требований, во время которого будут проведены подробные исследования архитектуры системы вместе с моделированием различных возможных алгоритмов организации кодов. Кроме того, как только разработка необходимого вклада в анализ затрат и обеспечиваемых преимуществ (CBA) достигнет достаточного уровня зрелости и позволит лучше понять различные компоненты системы CCAMS, будет выполнен полный CBA. Назначение "национальных координаторов" обеспечит адекватную координацию с государствами на этапе разработки технических требований и особенно при сборе информации от государств, необходимой для построения анализа затрат и обеспечиваемых преимуществ. Эту работу можно будет завершить к концу апреля 2006 года.

5.1.41 Исходя из вышеизложенного, группа решила, что с технической и эксплуатационной точек зрения CCAMS является наиболее приемлемым решением проблемы растущей нехватки кодов, пока режим S не станет реальностью и пока эту проблему нельзя будет решать адекватным образом с его помощью. Было подчеркнуто, что двумя основными требованиями к новой системе будут: "сохранить ее достаточно простой" (т.е. она должна отвечать эксплуатационным потребностям без необоснованных сложных функций) и обеспечить возможность ее поэтапного внедрения. Группа также согласилась с тем, что, исходя из вышеописанных исследований, оценок, эксплуатационной концепции и операционных требований, концепция CCAMS является реализуемой и ее разработку следует продолжить. Было признано, что из-за отсутствия подробной структуры системы и другого необходимого технического анализа CCAMS, стоимостные расчеты по этой системе остаются предварительными, а обеспечиваемые преимущества могут быть оценены только качественно.

5.1.42 Группа решила, что в целях дальнейшего продолжения этой работы следует попросить государства назначить национальных координаторов в поддержку и для координации всех процессов на этапе разработки технических требований, чтобы учесть все местные особенности. Ожидается, что с помощью национальных координаторов этап разработки технических требований можно будет завершить в течение шести месяцев, во время которых будет проделан полный анализ соотношения стоимости и обеспечиваемых преимуществ (CBA), а также подготовлено обоснование системы с точки зрения безопасности полетов. С учетом того, что официальное решение приступить или не приступить к внедрению CCAMS на основе итогов вышеопределенных работ необходимо принять весной 2006 года, было также решено, что COG должна осуществлять от имени EANPG надзор за этой программой, включая принятие решения о внедрении или невнедрении этой системы, и представить отчет по этому вопросу на совещании EANPG/48.

Решение 47/14 EANPG – Делегирование ответственности за принятие решения о внедрении/невнедрении CCAMS

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

- a) постоянное наблюдение, в тесном сотрудничестве с национальными координаторами, за работами по планированию, направленными на внедрение системы централизованного назначения и управления кодами ВОРЛ (CCAMS);
- b) принятие решения о внедрении или невнедрении CCAMS на основе информации, в том числе результатов анализа соотношения затрат и обеспечиваемых преимуществ, которая будет представлена государствами и Евроконтролем; и
- c) доведение принятых решений до сведения EANPG.

Европейская и Североатлантическая региональные базы данных ИКАО

5.1.43 Группа отметила хорошее сотрудничество между ИКАО и Евроконтролем за последние десять лет по вопросам разработки и обеспечения европейской/североатлантической региональной базы данных, а также средств, разработанных для оказания государствам и Евроконтролю помощи в использовании пятибуквенных кодовых наименований и индексов маршрутов. Размещенное на веб-сайте средство ICARD (система назначения пятибуквенных кодовых наименований и индексов маршрутов) ИКАО обеспечила выполнение положений Приложения 11, касающихся использования пятибуквенных кодовых наименований и индексов маршрутов. Еще одно такое средство используется для ведения региональных таблиц COM, которые включают в себя данные о аэронавигационных средствах, их местоположении, рабочей частоте и зоне действия.

5.1.44 Группа отметила, что при разработке ICARD в эту систему была заложена возможность ее глобального использования, и что с апреля 2005 года она используется для Ближневосточного региона и скоро будет полностью использоваться Соединенными Штатами Америки.

5.1.45 Что касается будущего развития событий в этой области, группа согласилась с тем, что глобальное использование общего средства управления пятибуквенными кодовыми наименованиями и индексами маршрутов будет полезным для всех регионов ИКАО. Использование такого средства позволит экономить время и, что более важно, будет способствовать безопасности полетов, устраняя дублирование пятибуквенных кодовых наименований и индексов маршрутов.

Вывод 47/15 EANPG - Глобальная база данных по пятибуквенным кодовым наименованиям и индексам маршрутов

О том, чтобы ИКАО использовала систему назначения пятибуквенных кодовых наименований и индексов маршрутов (ICARD) ИКАО в качестве глобального средства для назначения и управления пятибуквенными кодовыми наименованиями и индексами маршрутов.

Предложения о поправке к положениям ИКАО, касающимся требования в отношении подтверждения указания о смене канала речевой ОБЧ-связи путем его повторения

5.1.46 Группе представили предложение о поправке к европейским Дополнительным региональным правилам (EUR SUPPs, Doc 7030) ИКАО путем включения в них обязательного требования о подтверждении указания сменить канал речевой ОБЧ-связи посредством его повторения в целях избежания продолжительной потери электросвязи из-за неправильного выбора канала. Она напала на о серьезной дискуссии о фразеологии, используемой в речевой связи "воздух-земля" при смене канала, состоявшейся во время внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц для каналов ОБЧ-связи. В целом тогда было отмечено, что каналы ОБЧ-связи, состоящие из шести цифр, передаваемых вместе с длинными позывными и другими речевыми сообщениями УВД, подвержены при прослушивании неправильному пониманию и ошибкам. Более того, начиная с 24 ноября 2005

года, для обозначения всех ОВЧ-каналов в речевой связи "воздух-земля" должны использоваться шесть (6) цифр.

5.1.47 В ответ на эти дискуссии Национальная авиационная лаборатория (NLR) Нидерландов провела в 2005 году исследование, в ходе которого были изучены 535 случаев возникновения проблем связи в Европейском регионе, о которых было доложено за период с 1 марта 2004 по 1 апреля 2005 года. Предполагается, что за этот период возникало больше случаев проблем связи, о которых или не докладывалось, или определенные сведения не поступили в NLR. Наиболее частым типом проблем связи являются случаи ее потери, о которых докладывается в рамках сбора образцовых данных (26% всех случаев), а наиболее частыми факторами, способствующими потере связи, являются:

- a) смена канала связи (35%)
- b) неправильное срабатывание (бортового) радиооборудования (27%)
- c) рабочая нагрузка на пилотов (4%)
- d) прочие факторы (34%)

5.1.48 Как видно из вышеприведенных цифр, смена канала является наиболее частым причинным фактором проблем связи. Поэтому одна из сформулированных в результате исследования NLR рекомендаций, адресованная диспетчерам УВД, заключалась в том, чтобы они внимательно прослушивали повторение частоты пилотами и подтверждали ее правильность. Было отмечено, что аналогичные рекомендации делались и при других аналогичных исследованиях, и что в них во всех смена канала рассматривалась как составная часть предусмотренной для пилотов процедуры повторения диспетчерских разрешений и указаний.

5.1.49 Группу проинформировали о том, что в п. 3.7.3 Приложения 11 (повторение диспетчерских разрешений и информации, касающейся обеспечения безопасности полетов), нет ясно сформулированного требования к летным экипажам повторять указания о смене канала. Вместе с тем, если считать, что указание о смене канала является частью диспетчерского разрешения или указания, связанного с безопасностью полета, от летного экипажа следует ожидать повторения указания о смене канала.

5.1.50 Группа согласилась с тем, что потеря связи может отрицательно влиять на безопасность полетов воздушных судов. Более того, после событий 11 сентября 2001 года потеря связи приобрела новую особую значимость, поскольку в большинстве случаев у диспетчера УВД нет возможности выяснить, вызвана потеря связи актом незаконного вмешательства или нет. Поэтому из-за связанных с этими событиями опасений в отношении безопасности полетов количество перехватов гражданских воздушных судов возросло.

5.1.51 С учетом соображений безопасности полетов группа согласилась с тем, что смена канала речевой ОВЧ-связи должна также сопровождаться повторением соответствующего указания, чтобы предотвратить, насколько это возможно, потерю связи. Группа также считала, что, поскольку процесс внесения поправки в Приложение 11 является долгим, наиболее приемлемым путем для быстрого введения требования о повторении указания о смене канала связи будет предложение о поправке к европейским Дополнительным региональным правилам ИКАО. Поэтому было решено, что Регионального директора Европейского/Североатлантического бюро ИКАО попросят выдвинуть от имени EANPG предложение о поправке к европейским SUPPs, чтобы сделать повторение указания о смене канала ОВЧ-связи обязательным. Делая это, группа понимала, что этот вопрос является глобальным и что в конце концов в Приложение 11 необходимо будет внести соответствующую поправку.

Вывод 47/16 EANPG – Внесение поправки в европейские региональные положения, касающиеся повторения указания диспетчера УВД о смене канала ОВЧ-связи

О том, чтобы:

- а) Региональный директор ИКАО от имени EANPG выдвинул предложение о поправке к европейским Дополнительным региональным правилам в целях включения в них следующего положения: "Повторяются все указания, касающиеся смены канала речевой ОВЧ-связи"; и**
- б) ИКАО рассмотрела вопрос о внесении поправки в Приложение 11 в целях включения в него положений об обязательном повторении указания о смене канала ОВЧ-связи.**

5.2 Связь, навигация, наблюдение

Подготовка к Всемирной конференции радиосвязи МСЭ 2007 года

5.2.1 Позиция ИКАО на Всемирной конференции радиосвязи Международного союза электросвязи (WRC-07 МСЭ) была завершена и утверждена. Государствам было рекомендовано ознакомиться с ее содержанием и гарантировать, что их национальные регулирующие радиовещание органы примут эту позицию во внимание при подготовке своей позиции на WRC 2007 МСЭ.

5.2.2 Два пункта повестки дня этой конференции представляют особый интерес для авиационного сообщества. Это пункт 1.5 (требования к телеметрии при проведении летных испытаний) и пункт 1.6 (требования к авиационной мобильной (R) связи (AM(R)S)). Подготовка к этим пунктам повестки дня включает в себя многие вопросы. Один из них, в частности, касается потенциальной возможности использования недоиспользуемого в настоящее время диапазона MLS. Чтобы внести больше определенности в обсуждение этого вопроса, Парижское бюро ИКАО разослало официальное письмо государствам с просьбой пересмотреть и прояснить свои возможные будущие потребности в MLS. При этом потребуются принять во внимание все авиационные потребности, включая те из них, которые касаются государственных воздушных судов. Эта мера была предпринята в поддержку стратегической цели D – *Эффективность*.

Требования к оборудованию DME, связанные с зональной навигацией

5.2.3 Навигационная стратегия Евроконтроля предполагает, что зональная навигация (RNAV) на основе требуемых навигационных характеристик (RNP) станет обязательной на маршрутах и в узловых диспетчерских районах (ТМА) европейского воздушного пространства уже с 2015 года. На начальной стадии навигационное обеспечение полетов на основе RNAV будет также предоставляться с помощью глобальных навигационных спутниковых систем (GNSS) и дальномерного оборудования (DME), тогда как в долгосрочном плане предусматривается постепенный переход к GNSS. В ходе исследований эволюции инфраструктуры было рассмотрено минимальное количество наземных установок DME, которые необходимо будет добавить к текущей сети DME для удовлетворения первоначальных требований к непрерывности и постоянному наличию обслуживания для обеспечения будущих полетов на основе RNAV RNP. Было определено, что для усиления зоны действия в районе государств ЕКГА потребуется около 350 наземных станций DME. Критическим вопросом является возможность размещения этого количества дополнительных наземных станций DME, а также новых сигналов GNSS (GNSS L5/E5) и линии передачи данных, основанной на использовании приемопередатчика универсального доступа (UAT), в уже весьма насыщенном диапазоне радиочастот 960-1215 МГц.

5.2.4 Планы будущей работы Евроконтроля предусматривают изучение влияния новых потребностей в DME на сдваивание и страивание установок ILS/DME и ILS/DME/MLS, а также влияния изменений в требованиях к VOR. Первоначальное предположение сводилось к тому, что потребности в установках VOR будут постепенно сокращаться, и в любом случае не увеличатся. Запрос со стороны ИКАО к государствам о проверке их общих текущих и будущих потребностей в системах MLS (государственная и гражданская авиация) может значительно повлиять на количество запланированных установок DME, которые в настоящее время не эксплуатируются. Эта мера предпринимается в поддержку стратегической цели D – *Эффективность*.

Развитие событий, связанных с системой SAFIRE

5.2.5 Средство SAFIRE (источник информации о спектре и частотах) было разработано в целях предоставления доступа через Интернет к механизму управления спектром и частотами. Это средство должно быть безопасной, централизованно управляемой системой, которая позволит обеспечить эффективное и безошибочное управление авиационными частотами, а также всеобъемлющий источник информации, который упростит управление спектром и планирование частот. Имеется также требование, по крайней мере на промежуточный период, обеспечить механизм координации текущей сети авиационной фиксированной электросвязи (AFTN) для тех государств, которые не смогут пользоваться этой новой системой. Сферой первого применения SAFIRE станут содержащиеся в таблице COM 2 (ОВЧ-электросвязь) данные, которые подвергаются частым обновлениям, и работа с которыми с помощью SAFIRE обеспечит наибольшие преимущества от использования заложенных в этом средстве функций. Этот проект реализуется в целях обеспечения стратегической цели D – *Эффективность*.

Предлагаемые изменения к Приложению 10 – Последствия для защиты MLS

5.2.6 Исправление ошибки в техническом требовании к излучению сигналов MLS привело к внесению предложения о поправке к Приложению 10, цель которого - изменить критерии планирования для обеспечения требуемых уровней защиты для приемников MLS.

5.2.7 Отсутствие каких-либо улучшений требуемых характеристик маски излучения сигналов для третьего соседнего и последующих каналов привело к образованию значительной по размерам зоны исключения, в пределах которой размещать другую MLS уже нельзя. Характеристики передатчика MLS текущего поколения (с дополнительной полосой в 2 dB на канал) значительно улучшились по сравнению с первоначальным стандартом. Если такая возможность улучшения положения будет учтена (в стандарте, предназначенном для маски излучаемой мощности передатчика), станет возможно значительное сокращение зоны исключения для последующих соседних каналов, что приведет к значительно более эффективному использованию спектра.

5.2.8 В правила планирования MLS в Европейском регионе было включено требование о создании зоны исключения для соседних каналов, расположенных после второго соседнего канала, до тех пор, пока не будут приняты во внимание любые улучшения маски передатчика.

5.2.9 Эти последние события в области критериев защиты MLS вызывают озабоченность. Текущая нехватка спектра требует, чтобы авиационное сообщество демонстрировало прогресс в эффективном использовании спектра. В качестве системы, имеющей пока лишь ограниченное применение, MLS может стать серьезной помехой на пути обеспечения доверия к авиации среди органов, занимающихся регулированием радиочастот, если изменения, направленные на использование заложенных в текущих передатчиках возможностей, не будут приняты. Несколько европейских государств высказали возражение против предлагаемой поправки к SARPs. Поэтому, в поддержку стратегической цели D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод.

Вывод 47/17 EANPG - Предлагаемые изменения к приложению 10, касающиеся защиты MLS

О том, чтобы ИКАО приняла к сведению потенциальные последствия предлагаемой поправки к предъявляемым к защите MLS требованиям в Приложении 10 и необходимость скорейшего решения этого вопроса таким образом, который полностью учитывал бы требования к эффективности спектра.

Прогресс в области внедрения поддиапазона VDL

5.2.10 С 2002 года разработка поддиапазона VDL осуществлялась в рамках целой серии мероприятий. Представленная приблизительно на 2008 год цель заключается в том, чтобы обеспечить четыре канала VDL режима 2 и два канала VDL режима 4. Каналы системы связи воздушных судов для адресации и передачи сообщений (ACARS) переносятся на промежуточный этап, чтобы обеспечить поэтапный переход от ACARS к VDL режима 2 в целях защиты, начиная с 2004 года, введенных в эксплуатацию каналов VDL 2. Завершенные меры включают в себя: i) перевод ARINC-ACARS с частоты 136,925 МГц на частоту 131,825 МГц в сентябре 2004 года; и ii) все предоперационные услуги ADS-B/VDL режима 4 были перенесены на частоту 136,925 МГц, а все остальные услуги на этой частоте были убраны.

5.2.11 Была поставлена под вопрос потребность сохранения двух каналов VDL режима 4 в диапазоне электросвязи. Было отмечено, что ожидать капиталовложений в еще одну технологию в ОБЧ-диапазоне нереально. Было заявлено, что текущие мероприятия по VDL режима 4 не вступают в конфликт в краткосрочном плане ни с каналами ACARS, ни VDL 2, поэтому их можно продолжать до тех пор, пока Евроконтроль не определит, оправдана ли эксплуатация VDL режима 4 в дополнение или взамен VDL режима 2 в будущем или нет.

Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц – изменение политики в отношении государственных воздушных судов

5.2.12 Предоставление государственным воздушным судам, не оборудованным соответствующими системами связи, возможности использовать воздушное пространство, в котором применяется сетка частот с интервалом 8,33 кГц, может вызвать увеличение рабочей нагрузки на органы УВД, что необходимо принимать в расчет в целях сохранения требуемых уровней безопасности полетов. Евроконтроль разрабатывает измененную политику по этому вопросу, направленную на максимальное оснащение государственных воздушных судов системами, способными работать на сетке частот 8,33 кГц, и на сокращение этим риска для безопасности полетов. Основные элементы этой политики, которая применяется к воздушному пространству выше ЭП 195, заключаются в том, что необходимо предпринимать все усилия, чтобы оборудовать транспортные государственные воздушные суда соответствующими системами к марту 2007 года, и все государственные воздушные суда – к марту 2009 года.

5.2.13 Хотя решения о необходимости внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц в Европе были приняты еще в 1994 году, было высказано опасение, что установленный срок - 2009 год - для оснащения всех государственных воздушных судов может быть не выполнен.

Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 245

5.2.14 Реализованная в октябре 2002 года программа горизонтального расширения сделала обязательным наличие на борту радиооборудования, способного работать на сетке частот 8,33 кГц при полетах выше ЭП 245 в 30 государствах Европейского региона ИКАО. В 18 из этих государств были начаты полеты с применением оборудования, работающего на сетке частот с интервалом 8,33 кГц, что привело к обеспечению 58 из 71 запланированного перевода.

5.2.15 Количество выполненных переводов ограничивалось: i) наличием секторов с нижним пределом ниже ЭП 245; ii) секторами, в которых используется система climax (со смещенной несущей); и iii) воздушным пространством, в котором невозможно обеспечить безопасные полеты воздушных судов, не оборудованных системами связи, работающими на сетке частот с интервалом 8,33 кГц – эта проблема касается управления полетами государственных воздушных судов, не оснащенных системами, работающими на сетке частот 8,33 кГц, а также необходимости создания транзитных зон на границе района, в котором наличие на борту оборудования, работающего на сетке частот 8,33 кГц, является обязательным.

Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 195

5.2.16 Этот этап внедрения необходим, поскольку увеличение пропускной способности, обеспечиваемое этапом внедрения выше ЭП 245, не может более удовлетворять потребности.

5.2.17 Евроконтроль согласился на внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 195. В плане этого внедрения рекомендуется сделать наличие на борту соответствующего оборудования обязательным, как минимум, в 30 государствах, которые запросили внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 245. Государствам также была высказана просьба опубликовать циркуляры AIS в целях заблаговременного предупреждения о реализации этапа внедрения выше ЭП 195. В поддержку стратегической цели D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/18 EANPG - Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 195

О том, чтобы призвать государства, внедрившие в своем воздушном пространстве обязательное требование к наличию на борту воздушных судов радиооборудования, способного работать на сетке частот с интервалом 8,33 кГц, как можно скорее завершить процесс принятия решения в отношении внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц выше ЭП 195 для обеспечения ее гармоничного внедрения, а также заблаговременно передать информацию о внедрении пользователям воздушным пространствам, если они пока этого не сделали.

Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195

5.2.18 На прошедшем в мае 2005 года 26 совещании ACG Евроконтроля его участники просили Евроконтроль проделать необходимую работу, которая позволила бы принять решение о внедрении сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже эшелона полета 195 в середине 2006 года. Основными элементами проводимой в этом плане работы являются:

- расчет будущих потребностей в частотных назначениях в ОВЧ-диапазоне 118-137 МГц на период до 2020 года - на основе прогнозов воздушного движения;
- подготовка рабочего сценария для внедрения сетки частот 8,33 кГц ниже ЭП195;
- расчет количества переводов с сетки частот с интервалом 25 кГц на сетку частот с интервалом 8,33 кГц, которое этот сценарий обеспечит;
- моделирование преимуществ с точки зрения планирования частот, которые будут обеспечены в результате этих переводов, по сравнению с расчетным спросом на ОВЧ-частоты;
- оценка последствий для пользователей воздушным пространством;
- оценка безопасности полетов.

5.2.19 Результаты вышеизложенной работы будут использованы для подготовки делового обоснования и отчета по итогам оценки безопасности полетов, которые затем станут предметом консультации. Затем будут подготовлены рекомендации для представления сначала в ACG, а потом

во Временный совет. Исходя из текущего планирования, деловое обоснование и отчет по итогам оценки безопасности полетов будут готовы к концу февраля 2006 года. Однако, чтобы соблюсти эти сроки, важно, чтобы все запрошенные государства представили свои расчеты по переводам. В поддержку стратегической цели D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/19 EANPG – Расчеты переводов на сетку частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195

О том, чтобы государства, которые приняли обязательные требования к оснащению воздушных судов радиооборудованием, работающим на сетке частот 8,33 кГц, представили при первой же возможности свои расчеты по переводам с сетки частот с интервалом 25 кГц на сетку частот с интервалом 8,33 кГц для воздушного пространства ниже эшелона полета 195, если они пока еще этого не сделали.

Решение 47/20 EANPG – Процедура EANPG для принятия решений по внедрению сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195

О том, чтобы группа EANPG COG контролировала развитие событий в области внедрения Сетки частот с интервалом 8,33 кГц, принимала любые необходимые решения по этим вопросам от имени EANPG и доложила о ходе этой работы на совещании EANPG/48.

Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц – мандат Европейской комиссии

5.2.20 Европейская комиссия выдала Евроконтролю мандат на разработку проекта правил внедрения сетки частот с сокращенным интервалом для речевой связи "воздух-земля". Эта работа проводится под руководством отдела регулирования Евроконтроля. В частности, возникли вопросы по следующим позициям:

- обеспечение переводов с сетки частот с интервалом 25 кГц на сетку с интервалом 8,33 кГц на земле;
- гармонизированное применение проводимой политики и процедур, что может свести к минимуму угрозы для безопасности полетов и сократить отрицательные операционные последствия, как, например, введение обязательного оснащения;
- гармонизированное применение проводимой политики и процедур в отношении государственных воздушных судов, не оснащенных оборудованием, работающим на сетке частот с интервалом 8,33 кГц, включая обеспечение УВЧ-связи.

5.2.21 Первым важным документом в результате проводимой в соответствии с этим мандатом работы станет Подход к регулированию, в котором будет рассматриваться физическая сфера применения правил внедрения, т.е. выше и (или) ниже ЭП195.

Внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц – статус вывода, принятого на совещании EANPG/46

5.2.22 Участники 46 совещания EANPG согласовали следующий вывод по вопросу внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц:

Вывод 46/5 EANPG – Планирование расширения сетки частот с интервалом 8,33 кГц

О том, чтобы EANPG, признавая важность инициативы Евроконтроля о проведении семинара-практикума по вопросам расширения в начале 2005 года применения сетки частот с интервалом 8,33 кГц на воздушное пространство ниже ЭП 195, поручила:

- a) *Европейскому/Североатлантическому бюро ИКАО принять активное участие в подготовке к этому семинару; и*
- b) *COG представить в декабре 2005 года EANPG предложение с конкретным планом и определенным воздушным пространством для расширения применения сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195.*

5.2.23 Сразу же после этого Евроконтроль приступил к консультациям и планированию расширения района применения сетки частот в 8,33 кГц без проведения семинара-практикума, однако пока не может представить подробный план внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже ЭП 195. Внедрение ниже ЭП 195 - это сложный проект, и принимаемые по нему решения должны основываться на деловом основании и оценках безопасности полетов после проведения подробной консультации. Исходя из темпа проводимой работы было решено просить Евроконтроль принять решение в отношении внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц ниже эшелона полета 195 в 2006 году на уровне Временного совета.

Требования к сопряжению между CIDIN и AMHS

5.2.24 Группа отметила, что четыре государства, использовавшие функцию OPMET общей сети обмена данными ИКАО (CIDIN) (единственная используемая конкретная функция CIDIN), прекратили это использование с 31 января 2005 года и заменили ее функцией AFTN/CIDIN. Такой подход может позволить избежать необходимости разрабатывать и закупать системы сопряжения CIDIN с системами обработки сообщений ОВД (AMHS), которые могут оказаться дорогостоящими.

5.2.25 Было решено, что следует проинформировать соответствующие планирующие органы, включая Группу экспертов по авиационной электросвязи, другие региональные планирующие группы и учебные заведения, о том, что в Европейском регионе для перехода к AMHS система сопряжения CIDIN/AMHS не требуется; и что единственным требованием в отношении сопряжения систем будет обеспечение сопряжения AFTN/AMHS. В поддержку стратегической цели D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/21 EANPG - Требования к сопряжению AMHS

О том, чтобы ИКАО и любые другие органы, занимающиеся планированием системы обработки сообщений ОВД (AMHS), приняли к сведению, что в Европейском регионе нет больше требования в отношении обеспечения функции сопряжения между общей сетью обмена данными ИКАО (CIDIN) и AMHS.

Автономное управление системами AMHS

5.2.26 На совещании EANPG/45 Евроконтролю было предложено рассмотреть вопрос о расширении службы управления сетью CIDIN (СМС) для обеспечения услуг по автономному управлению сетью для системы обработки сообщений ОВД (AMHS), которые должны предоставляться в тех же административных рамках, что и услуги по управлению сетью CIDIN.

5.2.27 Представитель Евроконтроля доложил, что Евроконтроль готов развить уже существующую службу СМС и начать обеспечение требуемых услуг центра управления сообщениями ОВД, начиная с первого квартала 2007 года и по 2009 год. Для предоставления таких услуг с 2010 года и на последующий период будет рассмотрен альтернативный механизм финансирования.

Разработка Паневропейской сети для служб ОрВД, основанной на протоколе интернета

5.2.28 В Европейском регионе ведется разработка основанной на протоколе интернета (IP) Паневропейской сети для служб ОрВД, в результате которой будут подготовлены предложения по инфраструктуре связи Паневропейской сети (PEN), предназначенной для обеспечения организации воздушного движения (ОрВД). В стратегии по электросвязи ЕАТМР Евроконтроля Паневропейская сеть была определена в качестве ключевого компонента инфраструктуры, необходимого для наиболее эффективного обеспечения потребностей будущей службы. Ее создание сопряжено не только с техническими проблемами, но и с проблемами управления.

5.2.29 На технологическом уровне существующие сети передачи данных, основанные на протоколе X.25, устарели и прекратят обеспечиваться некоторыми поставщиками услуг электросвязи. Поэтому поставщикам АНС придется переводить свои национальные сети и связанные с ними международные соединения на цифровые, основанные на протоколе интернета сети, как по экономическим соображениям, так и по причинам, связанным с обеспечением сетей. Предусматриваемый для этого срок - конец 2009 года.

5.2.30 Переход на цифровые сети также влияет на речевые службы, поскольку некоторые компании-поставщики электросвязи прекращают лизинг аналоговых речевых цепей. Многие требования в основном сводились к двухточечным соединениям между соседними странами, но при этом предусматривалась какая-то резервная маршрутизация, для которой могли использоваться сетевые возможности. Основанные на протоколе интернета сети с высокими техническими характеристиками (где они имеются), могут потенциально обеспечить экономию за счет интеграции также передачи трафика речевых сообщений.

5.2.31 Существующий и постоянно увеличивающийся спрос на международную связь в сочетании с потребностью обновления в соответствии с отраслевыми стандартами сетей, предназначенных для передачи данных, и фрагментарным характером текущего обслуживания, способствует развитию потребностей в международной инфраструктуре, основанной на протоколе интернета, которая обеспечивала бы связь по всему району ЕКГА. Такая сеть стала бы важной основой для дальнейшего развития системы связи, необходимой для АМНС после того, как она пройдет первоначальные этапы своего создания.

Обучение персонала

5.2.32 Группа согласилась с наличием потребности в обучении персонала европейских центров электросвязи основам связанной с АМНС работы. Первые операционные соединения на основе АМНС и обмен операционными сообщениями начнется уже в близком будущем. Будет внедрен новый центр организации обслуживания воздушного движения и обучение функциям АМНС этого центра будет завершено. Было признано, что эксплуатантам ССС необходимо пройти базовую подготовку по АМНС до начала обучения персонала центра по организации обслуживания ОВД. Такая базовая подготовка по АМНС должна стать предварительным условием обучения ССС. В Европе есть несколько заведений, способных обеспечить обучение основам АМНС для диспетчеров УВД и персонала центров электросвязи. В поддержку стратегической цели D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод.

Вывод 47/22 EANPG - Потребности в обучении персонала, связанном с АМНС

О том, чтобы государства обеспечили прохождение персоналом центров связи соответствующего обучения, необходимого для внедрения и эксплуатации систем обработки сообщений ОВД (АМНС).

Материал, разрешенный для включения в сообщения авиационной фиксированной службы

5.2.33 При выполнении компанией Kabo Air рейса (QNK1340) произошел инцидент с обработкой сообщения с представленным планом полета (FPL), вызванный тем, что в поле 18 сообщения FPL был внесен регистрационный индекс воздушного судна "5NNNN". Это вызвало отказ в обработке этого сообщения FPL в сети AFS. Если бы регистрационный номер этого воздушного судна был бы использован в качестве позывного в пункте 7 сообщения FPL, проблема еще более усугубилась бы, поскольку это повлияло бы как на первоначальный план полета, так и на связанные с ним сообщения и сообщения о выделении временного окна службой ОПВД.

5.2.34 Вышеизложенная ситуация была вызвана использованием комбинации знаков, зарегистрированной для функций контроля в AFTN. Комбинации букв (CZ или ZC) (сигнал начала сообщения) и (NNNN) (сигнал конца сообщения) нельзя использовать при регистрации трехбуквенных индексов (см. п. 4.1.2.6, том II, Приложение 10 и п. 2.4 Doc 8585 ИКАО).

5.2.35 В пункте 2.6 Приложения 7 ИКАО – "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов", содержится подробная информация о сочетаниях знаков, которые не должны использоваться, но в них не включены те сочетания, которые перечислены в Приложении 10. Принимая во внимание возможные всемирные последствия этой проблемы и в целях предотвращения аналогичных инцидентов в будущем, было решено, что необходимо принять меры для приведения в соответствие требований, изложенных в этих двух Приложениях. Поэтому, в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод.

Вывод 47/23 EANPG - Ограничения на использование сочетаний знаков, содержащиеся в приложениях 7 и 10 ИКАО

О том, чтобы ИКАО рассмотрела вопрос о приведении в соответствие ограничений на использование сочетаний знаков, содержащихся в Приложении 7, с аналогичными ограничениями, содержащимися в Приложении 10 и Doc 8585, конкретно в отношении сочетаний NN, CZ и ZC.

EUR ANP (Doc 7754) – обновление раздела CNS

5.2.36 Со времени последнего обновления разделов CNS Европейского аэронавигационного плана в области аэронавигационной электросвязи произошло много значительных событий. В результате этого было подготовлено предложение о поправке к EUR ANP, включенное в дополнение к рабочему документу по этому вопросу. Оно содержит зрелый материал и отражает предполагаемое региональное развитие событий в области электросвязи на трех-пятилетнюю перспективу. В поддержку стратегической цели D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/24 EANPG - Предложение о поправке к частям CNS Европейского аэронавигационного плана

О том, чтобы обработать предложение о поправке, подготовленное в целях обновления раздела CNS Аэронавигационного плана Европейского региона (EUR ANP) (Doc 7754).

Развитие событий в области A-SMGCS в Европе

5.2.37 В настоящее время в Европе имеется два крупных проекта, связанных с усовершенствованной системой управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS), спонсорство которых осуществляется, соответственно, Евроконтролем и Европейской комиссией.

Общие цели при этом заключаются в упрощении унифицированного внедрения систем A-SMGCS уровней 1 и 2, а также в гарантии положения, при котором эксплуатационные концепции, системы и процедуры, необходимые для A-SMGCS уровней 3 и 4, будут реализуемыми и достигнут достаточного уровня зрелости для их внедрения.

5.2.38 Концепция A-SMGCS была разработана в целях усовершенствования текущих систем, процедур и практики в ответ на рост интенсивности воздушного движения, усложнение аэропортов и потребность обеспечения наивысшего уровня обслуживания на постоянной основе.

5.2.39 Внедрение A-SMGCS будет носить эволюционный характер и осуществляться посредством разработки нескольких уровней внедрения, образующих взаимосвязанную серию повышения сложности этих систем. Уровень 1 обеспечивает наблюдение, системы отображения и процедуры, позволяющие диспетчерам УВД четко понимать развитие ситуации. Уровень 2 состоит из функций уровня 1 вместе с функциями автоматического контроля и предупреждения, которые первоначально будут включать в себя предсказание возможных конфликтных ситуаций на активных ВПП или несанкционированных проникновений в ограниченные зоны. Уровни 3 и 4 соответствуют введению функций маршрутизации, автоматического наведения и планирования.

5.2.40 Во многих крупнейших европейских аэропортах идет процесс внедрения основных функций наблюдения для диспетчеров УВД (т.е. уровень 1) и функций контроля для ВПП (т.е. уровень 2). Функции маршрутизации и наведения (а также полные функции наблюдения и контроля) подвергаются дополнительным исследованиям и разработке.

5.2.41 В 2006 году основная деятельность Евроконтроля и проекты Европейского союза в этой области будут включать в себя:

- завершение утверждения (т.е. эксплуатационных испытаний) и консолидация их результатов по обоим этим проектам;
- завершение общего обоснования по человеческим факторам и делового обоснования;
- обновление документации по всем требованиям (в соответствии с результатами утверждения);
- определение требований к обучению и инструктивных указаний для диспетчеров УВД;
- разработка "пакета по внедрению", предназначенного для использования заинтересованными сторонами;
- разработка официальных предложений по обновлению документации ИКАО (т.е. Doc 7030 и Doc 9830).

5.2.42 Было решено, что предложение по обновлению материала ИКАО, касающегося системы A-SMGCS, первоначально должно быть ограничено только Руководством ИКАО по A-SMGCS (Doc 9830) и европейскими Дополнительными региональными правилами (Doc. 7030). В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующие выводы.

Вывод 47/25 EANPG - Документация ИКАО по A-SMGCS

О том, чтобы Евроконтроль и Европейская комиссия подготовили официальные предложения по обновлению Руководства по усовершенствованной системе управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS - Doc 9830 ИКАО) и исправлению *Дополнительных региональных правил* (SUPPS - Doc 7030) для включения в них положений по A-SMGCS.

Вывод 47/26 EANPG - Единообразие разработок, связанных с A-SMGCS

О том, чтобы Региональный директор проинформировал все региональные бюро ИКАО о европейских разработках, связанных с A-SMGCS, чтобы обеспечить принятие мер по любым отклонениям в этих разработках, в частности, в отношении использования ВОРЛ режима S на земле.

5.3 Метеорология

Переход от традиционных буквенно-цифровых кодов к бинарному универсальному формату

5.3.1 Группа отметила, что глобальный план перехода к использованию сообщений ОРМЕТ в кодовой форме BUFR применим к обмену ограниченным набором данных ОРМЕТ в кодовой форме BUFR между международными банками данных ОРМЕТ, и, соответственно, между государствами.

В связи с этим группа подняла следующие вопросы:

- (i) Многие государства заявляют о различиях в отношении положений Приложения 3 ИКАО, касающихся сообщений в кодовых формах METAR/SPECI, TAF и SIGMET; эта ситуация, по-видимому, не изменится в обозримом будущем. Вместе с тем, это создаст серьезные затруднения в международном плане при кодировании и декодировании между кодовыми формами BUFR и TAC.
- (ii) Образцовые формы сообщений METAR/SPECI, TAF и SIGMET содержат в себе рекомендуемую практику, которую государства могут применять, а могут и не применять. Однако, эти положения вызывают трудности при кодировании и декодировании между кодовыми формами BUFR и TAC.

5.3.2 В результате вышеизложенного группа выразила серьезную озабоченность по поводу дополнительных рисков, связанных с безопасностью полетов, вызываемых использованием сообщений ОРМЕТ в кодовой форме BUFR. Такие сообщения требуют соблюдения жестких форматов и единиц измерения. Государства, однако, используют целый ряд форматов и единиц измерения, перечисленные в образцовых формах Приложения 3, или, в противном случае, заявляют о различии и используют другие единицы измерения. Поэтому после процесса кодирования/декодирования целостность исходной информации может не сохраниться, и этот процесс перехода вызовет риск для безопасности полетов. Дополнительно к этому было отмечено, что внесение изменений в таблицы BUFR и в связанный с этим перевод в кодовую форму TAC потребует одновременной координации на всемирной основе. Было отмечено, что все эти вопросы рассматриваются в тесной координации с ИКАО соответствующими группами экспертов Комиссии по основным системам Всемирной метеорологической организации (ВМО CBS).

5.3.3 Помимо этого, группа считала, что поддержание программного обеспечения для таблиц BUFR и связанных с ними переводов из одной кодовой формы в другую может потребовать значительных расходов, особенно в соответствии с новым требованием к безопасности полетов в Европе, например, требованиям Евроконтроля, регулирующим безопасность полетов (ESARR 6).

5.3.4 Прделанная в Европейском регионе работа позволила выявить очень значительные технические и эксплуатационные проблемы, а также проблемы безопасности полетов, которые необходимо будет рассмотреть для внедрения требования ВМО к кодам, основанным на применении таблиц, чтобы обеспечить переход авиационного сообщества от сообщений ОРМЕТ на основе кодовой формы TAC к кодовой форме BUFR. Технические проблемы связаны с необходимостью заменить всю авиационную фиксированную сеть и каждый терминал, используемый для представления информации ОРМЕТ. Хотя будущая сеть авиационной электросвязи (ATN) обеспечит

требуемые сетевые возможности, ожидается, что в течение переходного периода она не будет завершена. Связанные с этим эксплуатационные проблемы и проблемы безопасности полетов уже были освещены в вышеприведенных пунктах. Все это вызывает вопросы относительно действующего между ИКАО и ВМО механизма, который, по-видимому, имеет определенные недостатки при рассмотрении таких вопросов, как сообщения ОРМЕТ в кодовой форме BUFR и, в частности, влияние решений ВМО на все авиационное сообщество. Исходя из этого и в обеспечение стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующие выводы:

Вывод 47/27 EANPG - Пересмотр перехода к кодовой форме BUFR

О том, чтобы ИКАО:

- а) подумала о пересмотре перехода от сообщений ОРМЕТ в кодовой форме TAC к сообщениям ОРМЕТ в кодовой форме BUFR, в частности, в плане возможного сокращения отрицательного влияния на авиационное сообщество; и**
- б) поставила проблему кодовой формы BUFR и, в частности, связанную с ней проблему безопасности полетов, на рассмотрение соответствующих органов ВМО.**

Вывод 47/28 EANPG - Рассмотрение авиационных вопросов в рамках принимаемых ВМО решений

О том, чтобы ИКАО обеспечила посредством постоянной тесной координации с Секретариатом ВМО положение, при котором будущие решения, принимаемые ВМО, полностью учитывали бы все соответствующие авиационные проблемы.

Вулканический пепел

5.3.5 Цепь событий, связанных с извержением вулкана Гримсвотн в Исландии 1 ноября 2004 года, быстро превратилась в угрозу для авиации в используемом воздушном пространстве в Североатлантическом и Европейском регионах из-за интенсивной дисперсии облака вулканического пепла. Особый интерес представляют те уроки, которые были вынесены из этого события, связанные с распространением консультативных сообщений о вулканическом пепле, сообщений SIGMET и NOTAM, а также их интерпретацией пользователями, в частности, обеспечителями ОрВД.

5.3.6 Несмотря на то, что данное извержение было относительно слабым, консультативные центры по вулканическому пеплу (VAAC) Лондон и Тулуза были озабочены по поводу отсутствия реакции от большинства служб ОрВД и потенциального влияния на безопасность полетов.

5.3.7 Данное извержение послужило в качестве катализатора, объединившего вместе государства, международные организации и пользователей в попытке решения проблем, представляющих общий интерес. В результате была создана специальная рабочая группа, а также Целевая группа по вулканическому пеплу для рассмотрения соответствующих процедур и разработки плана на случай непредвиденных обстоятельств при ОрВД для Европейского региона. Участники 41 совещания NAT SPG сформулировали вывод 41/12, в котором они призвали Группу по работе службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVWOPSG) подумать о пересмотре рекомендаций, касающихся глобальных положений по службе слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW). Было решено, что NAT SPG будет действовать от имени Европейского и Североатлантического регионов, чтобы довести эти проблемы до внимания IAVWOPSG.

5.3.8 В результате, на своем втором совещании IAVWOPSG рассмотрела связанные с выводом 41/12 вопросы в соответствии с нижеизложенным:

- a) что касается наблюдения за вулканическим облаком во время извержения вулкана Гримсвотн в Исландии, распространение вулканического облака было почти полностью основано на расчетах, и поэтому, чтобы охватить такие случаи, группа решила, что этот элемент также может основываться на расчетах;
- b) в отношении районов ответственности центров VAAC, Консультативный центр по вулканическому пеплу (VAAC) Тулуза любезно предложил осуществлять контроль за неохваченным районом к северо-востоку от текущего района ответственности центра Тулуза; таким образом, с расширением районов ответственности центров VAAC Тулуза и Лондон, служба IAVW обеспечила охват, который может пока рассматриваться достаточным;
- c) в отношении большого числа длинных сообщений SIGMET группа отметила, что поскольку консультативные сообщения о вулканическом пепле полностью внедрены центрами VAAC и поскольку они содержат ту же информацию, что и ориентировочный прогноз, являющийся частью сообщений SIGMET, группа решила убрать ориентировочный прогноз из сообщений SIGMET, что позволит облегчить отмеченную проблему;
- d) группа решила изменить ответственность центров VAAC, уполномочив их выпускать сообщения SIGMET о вулканическом пепле для всех государств в их зоне ответственности;
- e) группа решила разрешить выпуск одного сообщения SIGMET о вулканическом пепле в отношении облака вулканического пепла, распространившегося на несколько РПИ;
- f) группа решила рассмотреть пользу от сообщений ASHTAM для связанной с вулканическим пеплом деятельности;
- g) группа согласилась рекомендовать всем центрам VAAC принимать участие в учениях на основе чрезвычайных планов ОрВД, связанных с вулканическим пеплом; и
- h) группа решила объединить инструктивный материал в одном документе во избежание несоответствий между *Руководством по облакам вулканического пепла, радиоактивных материалов и токсических химических веществ* (Дос 9691) и *Справочником по службе слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах (IAVW) – эксплуатационные процедуры и список для связи* (Дос 9766).

Разработка Европейского регионального плана на случай непредвиденных обстоятельств при ОрВД, связанного с вулканическим пеплом

5.3.9 Группу проинформировали о том, что Целевая группа по вулканическому пеплу разработала План на случай непредвиденных обстоятельств при ОрВД, связанный с вулканическим пеплом, который был согласован группой COG. Этот план будет регулярно рассматриваться COG и время от времени обновляться по итогам нижеупомянутых учений.

Учения в рамках плана на случай непредвиденных обстоятельств

5.3.10 Чтобы гарантировать бесперебойную реализацию плана на случай непредвиденных обстоятельств при ОрВД, связанного с вулканическим пеплом, в случае фактического вулканического извержения, было рекомендовано, чтобы центры VAAC Лондон и Тулуза совместно с поставщиками аэронавигационного обслуживания, органами метеорологического наблюдения, органами ОПВД и эксплуатантами проводили дважды в год учения.

Европейские испытания рассылки сообщений SIGMET о вулканическом пепле

5.3.11 Группу проинформировали о том, что некоторые проблемы, связанные с заголовками сообщений SIGMET о вулканическом пепле, продолжают сохраняться. Этот и другие недостатки ясно указывают на необходимость проведения дополнительных испытаний, а также на сложность выполнения редко используемых процедур. Такие испытания будут начинаться с выпуска консультативных сообщений VAA центрами VAAC Лондон и Тулуза и будут проводиться дважды в год. Первое испытание будет проведено в феврале 2006 года. Результаты испытаний будут подвергнуты оценке, после чего будет подготовлен план действий для дальнейшего совершенствования процедур, связанных с сообщениями SIGMET о вулканическом пепле. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/29 EANPG - Испытания европейского плана на случай непредвиденных обстоятельств, связанного с вулканическим пеплом

О том, чтобы:

- a) Региональный директор направил официальное письмо государствам в целях пересмотра метеорологических процедур и процедур ОВД, чтобы заострить внимание на проблеме вулканического пепла;
- b) предложить консультативным центрам по вулканическому пеплу (VAAC) Лондон и Тулуза проводить дважды в год испытания рассылки сообщений SIGMET о вулканическом пепле ; и
- c) Группа EANPG по координации программ (COG) осуществляла контроль за результатами этих испытаний и принимала необходимые меры.

Рассылка сообщений SIGMET о вулканическом пепле

5.3.12 Группу проинформировали о проблеме, связанной с рассылкой сообщений SIGMET о вулканическом пепле в центры VAAC, расположенные за пределами Европейского региона. Для решения этой проблемы было предложено использовать при адресовании этих сообщений положения, определенные в таблице MET 2B документа FASID Европейского аэронавигационного плана. Для выполнения этой задачи было также предложено исправить пп. 4.4.1 с) Справочника IAVW. Чтобы у центров VAAC не сложилось ошибочного впечатления о том, что графические данные можно передавать по AFTN, было предложено также исправить пп. 4.5.1 с). В обеспечение стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/30 EANPG - Внесение поправки в Справочник IAVW

О том, чтобы Группа по эксплуатации службы слежения за вулканической деятельностью на международных авиатрассах подумала о пересмотре Справочника

IAVW, в частности, подпунктов 4.4.1 с) и 4.5.1. с), для приведения его в соответствие с текущими европейскими положениями.

Европейский справочник по управлению оперативной метеорологической информацией (ОРМЕТ)

5.3.13 Европейский справочник по управлению данными ОРМЕТ должен стать основным инструктивным материалом, цель которого - обеспечить для пользователей данных ОРМЕТ подробные процедуры для обмена этими данными в Европейском регионе в рамках европейских схем ОРМЕТ. В этом справочнике определены обязанности и процедуры, которым должны следовать центры сети метеорологической оперативной электросвязи в Европе (MOTNE), а также содержание и формат бюллетеней ОРМЕТ. ИКАО опубликует этот справочник на своем европейском/североатлантическом вэб-сайте.

Вывод 47/31 EANPG - Европейский справочник по управлению данными ОРМЕТ

О том, чтобы:

- a) ИКАО опубликовала Европейский справочник по управлению данными ОРМЕТ на своем европейском/североатлантическом вэб-сайте; и**
- b) предложить государствам в Европейском регионе пересмотреть свои операционные процедуры обмена данными ОРМЕТ.**

Температурная инверсия на малых высотах

5.3.14 Группа согласилась с тем, что температурная инверсия на малых высотах (LLTI) негативно влияет на летные качества воздушных судов во время взлетов и посадок. Есть две возможности передавать данные о LLTI: одна в качестве особого предупреждения, аналогично предупреждению о сдвиге ветра, а вторая – путем включения дополнительной информации в местные метеорологические сводки и (или) в сообщения METAR. Исходя из этого, EANPG согласовала следующий вывод:

Вывод 47/32 EANPG - Температурная инверсия на малых высотах

О том, чтобы ИКАО рассмотрела необходимость внесения поправки в Приложение 3 для включения в него информации о температурной инверсии на малых высотах, поскольку было определено, что такая информация связана с метеорологическими условиями, представляющими угрозу для безопасности полетов на аэродромах.

Преобладающая видимость

5.3.15 Группа отметила опасения по поводу интерпретации преобладающей видимости и возможные недостатки в определении этого параметра и в процедурах передачи о нем информации. В частности, были определены и обсуждены две проблемы:

- a) необходимость в более точной формулировке "наименьшая видимость менее 50 процентов преобладающей видимости"; и
- b) дополнительное требование в отношении передачи информации о наименьшей видимости в сообщениях METAR/SPECI в дополнение к преобладающей видимости, если она составляет менее 5000 м, на аэродромах, на которых выполняются смешанные полеты по правилам полетов по приборам (ППП) и правилам визуальных полетов (ПВП).

5.3.16 Что касается первой проблемы, то она уже рассматривалась Исследовательской группой по системам метеорологических наблюдений на аэродромах (AMOSSG), и соответствующее предложение по решению этой проблемы будет включено в проект поправки № 74 к Приложению 3.

5.3.17 Второй вопрос касается включения информации о преобладающей видимости в сообщения METAR, которое регламентируется только как рекомендация. Поскольку некоторые государства не следуют этой рекомендации, возникает неясность, и пользователи не могут определить, относится ли включенная в любое сообщение METAR информация о видимости к преобладающей или минимальной видимости.

5.3.18 Группа согласилась с тем, что концепции видимости в Приложении 2 не совсем соответствуют концепциям видимости в Приложении 3. Поэтому было решено, что в Приложении 2 должно быть объяснено соотношение между "видимостью у земли" и "преобладающей видимостью", в связи с чем в обеспечение стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/33 EANPG - Преобладающая видимость и наименьшая видимость

О том, чтобы ИКАО рассмотрела возможность:

- а) пересмотра критериев для передачи информации о минимальной видимости, если она менее 5000 м, для удовлетворения требований на аэродромах, на которых выполняются смешанные полеты по ППП и ПВП; и**
- б) гармонизации положений Приложения 2 и Приложения 3, касающихся видимости.**

Шкала передачи информации о нижней границе облаков в местных и специальных метеосводках

5.3.19 Группа отметила, что во время совместного семинара-практикума Евроконтроля и ИКАО по правилам производства полетов в условиях ограниченной видимости (LVP) была определена потребность в передаче информации о высоте нижней границы облаков и вертикальной видимости по 50-футовой шкале ниже 300 футов в местных регулярных и специальных сводках на аэродромах, на которых применяются LVP. Группу проинформировали о том, что существующие облакомеры обладают такой разрешающей способностью.

5.3.20 Помимо вышеизложенного были высказаны опасения по поводу того, что расположение необходимых датчиков должно быть точно определено, чтобы стандартизировать не только порядок производства замеров, но и обеспечить их гармонизацию на разных аэродромах. Такая мера послужит решению проблемы необоснованных уходов на второй круг, связанных с возможным неправильным пониманием при рассылке такой информации. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/34 EANPG - Шкала передачи информации о нижней границе облаков

О том, чтобы ИКАО рассмотрела возможность внесения поправки в Приложение 3, касающейся передачи информации о нижней границе облаков и вертикальной видимости до высоты 300 фут по 50-футовой (или менее) шкале в местных регулярных и специальных сводках на аэродромах, где применяются правила производства полетов в условиях ограниченной видимости (LVP).

Передача данных о ветре на аэродромах

5.3.21 Группу проинформировали о том, что данные о ветре в сводках METAR/SPECI и в местных регулярных и специальных сводках готовятся в истинных градусах и что та же самая информация передается службой автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS) в магнитных градусах. Такая практика вызывает несоответствие, способное создавать угрозу для безопасности полетов.

5.3.22 Группа согласилась с необходимостью рассмотреть эту ситуацию, чтобы определить необходимые меры, и в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, согласовала следующий вывод:

Вывод 47/35 EANPG - Передача данных о ветре в сообщениях ATIS

О том, чтобы ИКАО подумала о пересмотре глобальных положений, касающихся обозначения направления приземного ветра в сообщениях, передаваемых службой автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS), чтобы определить, является ли это несоответствие проблемой для безопасности полетов, которую требуется решить.

SARPs ИКАО, касающиеся передачи информации об очень неблагоприятных метеорологических условиях

5.3.23 Группа рассмотрела различные аспекты и последствия случая, связанного с очень неблагоприятными метеорологическими условиями, о котором доложил представитель Франции. Было отмечено, что этот случай произошел в результате совпадения различных усугубляющих факторов, связанных с метеорологией и ОВД. Метеорологическое обеспечение ОВД во время этого случая выполнялось в полном соответствии с SARPs ИКАО, однако это не позволило предотвратить серьезное происшествие, связанное с безопасностью полетов.

5.3.24 Группа отметила, что несколько государств уже внедрили на национальном уровне такие современные метеорологические средства, как, например, метеорологический радиолокатор, системы обнаружения молниевых разрядов и (или) спутниковые фотографии, исходя из необходимости передачи соответствующей метеорологической информации в органы ОВД. Группа считала, что анализ существующих систем послужит хорошей основой для разработки SARPs и инструктивных указаний ИКАО, направленных на повышение безопасности, эффективности и регулярности полетов в таких связанных с очень неблагоприятными метеорологическими условиями случаях.

5.3.25 Группа считала, что эта проблема связана с безопасностью полетов, решила включить соответствующую задачу в рабочую программу МТАОР и согласилась со срочной необходимостью получения улучшенных инструктивных указаний от ИКАО по обеспечению метеорологических услуг органам ОВД. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/36 EANPG - SARPs ИКАО, касающиеся передачи информации об очень неблагоприятных метеорологических условиях

О том, чтобы с учетом связанных с этим последствий для безопасности полетов ИКАО рассмотрела возможность пересмотра положений по обеспечению метеорологических услуг органам ОВД во время очень неблагоприятных метеорологических условий.

Внедрение метеорологического обеспечения в восточной части Европейского региона

5.3.26 Группу проинформировали о переживаемых некоторыми государствами серьезных трудностях, связанных с применением положений ИКАО/ВМО по обеспечению метеорологического наблюдения на аэродромах. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность* группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/37 EANPG – Семинар-практикум по метеорологическим наблюдениям на аэродроме

О том, чтобы ИКАО предложила ВМО организовать в координации с ИКАО проведение семинара-практикума в поддержку внедрения положений по метеорологическому наблюдению на аэродромах в восточной части Европейского региона.

5.4 Служба аэронавигационной информации*Внедрение САИ/служб аэронавигационных карт и схем в восточной части Европейского региона*

5.4.1 Группу проинформировали об итогах десятого совещания Проектной группы ИКАО по САИ/аэронавигационным картам (COG/AIS/MAP/10), участники которого в соответствии со своей рабочей программой рассмотрели положение с внедрением требований к САИ/службам аэронавигационных карт и схем в восточной части Европейского региона. Особое внимание было уделено обсуждению вопросов, связанных с автоматизацией САИ и системой управления качеством.

5.4.2 Участников совещания кратко проинформировали о развитии событий и эксплуатационной опыте в рамках EAD, а также о достигнутом Евроконтролем прогрессе в разработке электронного сборника AIP (eAIP). Была особо подчеркнута необходимость применения единообразного определения типа документов (DTD) во время разработки электронного AIP государствами региона, а также разработки необходимых технических требований и четких положений по содержанию eAIP, его структуре и формату, с учетом планов некоторых государств, уже подготовивших электронной AIP, полностью прекратить рассылку бумажной версии AIP в ближайшем будущем. На совещании также повторно поднимались вопросы, касающиеся юридического статуса eAIP и соответствующей позиции ИКАО.

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

Вывод 47/38 EANPG – Электронный AIP (eAIP)

О том, чтобы для предотвращения распространения различных форматов eAIP ИКАО рассмотрела возможность разработки необходимых технических требований и ясных положений по содержанию, структуре и формату (PDF или HTML и т.д.) eAIP, с учетом технических требований к eAIP, подготовленных Евроконтролем, и намерения некоторых государств, уже подготовивших eAIP, полностью прекратить рассылку бумажной версии AIP в ближайшем будущем.

5.4.4 Группа напомнила, что во исполнение вывода 46/52 EANPG Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО провело в 2005 году обзор, связанный с обновлением и публикацией некоторых карт в сборнике AIP. С учетом возможных последствий для безопасности полетов всем европейским государствам было предложено пересмотреть карты, публикуемые в их национальных сборниках AIP, чтобы удостовериться в том, что в них нет ошибок и что они соответствуют всем положениям ИКАО. В данном контексте группа согласилась поручить целевой

группе, состоящей из нескольких входящих в группу COG/AIS/MAP PT экспертов проверить соответствие публикуемых государствами-членами СНГ схем SID и STAR, а также схем захода на посадку по приборам требованиям ИКАО (PANS-OPS Doc 8168 и Приложение 4).

5.4.5 Группу также проинформировали о наличии некоторых различий в Приложении 4 и Doc 8697, например, расхождений в применении одинаковых параметров для различных типов карт в самом Приложении 4 или между Приложением 4 и Doc 8697. Участники совещания считали, что одной из причин таких различий является продолжительная задержка публикации поправок/нового издания Doc 8697, который не обновлялся с 1992 года. В связи с этим участники совещания предложили ИКАО пересмотреть картографические символы с учетом их психо-физиологического восприятия и графического воспроизведения. Также был обсужден вопрос отображения на картах все большего объема информации и проблем с ее прочтением пользователями. Исходя из этого и в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/39 EANPG – Пересмотр Приложения 4 и Руководства по аэронавигационным картам (Doc 8697)

О том, чтобы ИКАО рассмотрела возможность пересмотра и (или) внесения поправки в Приложение 4 и Руководство по аэронавигационным картам (Doc 8697), касающейся картографических символов, чтобы обеспечить гармонизацию этих двух документов и устранение из них текущих несоответствий.

5.4.6 Группа рассмотрела текущее положение с внедрением систем управления качеством (QMS) в государствах восточной части Европейского региона ИКАО и отметила прогресс, достигнутый некоторыми государствами в этой части региона в процессе сертификации по ISO 9001-2000. Вместе с тем, группа, приняв к сведению относительно низкий уровень внедрения QMS в государствах СНГ, и учитывая важность этого вопроса, а также в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, решила, что ИКАО необходимо реализовать специальный проект по выполнению планов (SIP) для оказания помощи государствам в восточной части Европейского региона ИКАО во внедрении ими QMS в своих САИ.

Вывод 47/40 EANPG- SIP по QMS для САИ/служб аэронавигационных карт и схем в восточной части Европейского региона

О том, чтобы ИКАО рассмотрела возможность осуществления специального проекта по выполнению планов (SIP) для государств в восточной части Европейского региона в целях оказания этим государствам помощи во внедрении систем управления качеством (QMS) в их службах аэронавигационной информации.

Электронные данные о рельефе местности и препятствиях (поправка № 33 к Приложению 15)

5.4.7 Группа напомнила, что поправка № 33 к Приложению 15 включила в это Приложение, помимо прочего, новые положения, касающиеся электронных данных о рельефе местности и препятствиях (eTOD) с двумя различными сроками начала применения:

- а) 20 ноября 2008 года - для тех частей поправки, которые касаются наличия данных о рельефе местности и препятствиях в соответствии с техническими характеристиками района 1, и наличия данных о рельефе местности в соответствии с техническими характеристиками района 4; и

- b) 18 ноября 2010 года - для тех частей поправки, которые связаны с наличием данных о рельефе местности и препятствиях в соответствии с техническими характеристиками района 2 и района 3.

5.4.8 Группа отметила, что несколько государств заявило о некоторых трудностях, связанных с внедрением содержащихся в поправке № 33 требований в установленные сроки. С целью ускорения процесса внедрения требований, введенных поправкой № 33, необходимо определить рекомендованные форматы данных, рассмотреть проблемы приграничных районов, прояснить требования к целостности данных о рельефе местности и препятствиях, провести первичную оценку вопросов юридической ответственности и возмещения затрат и т.д. Помимо этого, необходима также гармонизация и координация работ по внедрению на региональной основе.

5.4.9 Исходя из вышеизложенного и в обеспечение стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/41 EANPG – Электронные данные о рельефе местности и препятствиях (eTOD)

О том, чтобы:

- a) ИКАО обеспечила дополнительный инструктивный материал, уточняющий, какая информация требуется, в каком формате и из каких источников;
- b) государства представили свои планы, связанные с внедрением eTOD, в региональное бюро как можно скорее, четко указав на любые трудности с соблюдением установленных сроков начала применения; и
- c) исходя из итогов действий, изложенных в пп. b), Региональный директор ИКАО рассмотрел приемлемые меры по внедрению связанных с eTOD требований.

Предложение о поправке к Руководству по САИ (Дос 8126) ИКАО

5.4.10 Группа с удовлетворением отметила проделанную Евроконтролем обширную работу, связанную с пересмотром критериев отбора информации для NOTAM (NSC), содержащихся в Дос 8126 и Дос 8400, и операционных процедур для динамических данных САИ (OPADD), и согласилась представить в ИКАО предложения о поправке для принятия по ним соответствующих действий. В этой связи группа отметила, что предлагаемые поправки касались в основном инструктивных материалов, содержащихся в Справочнике по САИ (Дос 8126) ИКАО, и некоторых последующих небольших изменений к Дос 8400 (Сокращения и коды) и Приложению 15 ИКАО. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/42 EANPG – Предложения о поправке к документации ИКАО

О том, чтобы Региональных директор ИКАО, от имени EANPG, представил проект предложения о поправке к документу 8126, касающийся критериев отбора информации для NOTAM и операционных процедур для динамических данных САИ, и последующих изменений Приложения 15 и документа 8400.

5.5 Требования к уровню знания профессионального языка

5.5.1 Группу проинформировали, что для ускорения внедрения государствами новых требований к уровню знания профессионального языка пилотами и диспетчерами УВД (Приложения 1, 6, 11 и PANS-ATM, Дос 4444), Региональный директор ИКАО организовал проведение специальных семинаров-практикумов. Один такой семинар-практикум был проведен в

Киеве (Украина) в апреле 2005 года, а второй - совместный (ИКАО – Евроконтроль) Европейский семинар по уровню знания профессионального языка для авиационной электросвязи - в помещении Евроконтроля в Брюсселе (Бельгия) в октябре 2005 года.

5.5.2 Одним из итогов этих обоих семинаров была просьба государств об оказании дальнейшей помощи по внедрению этих новых требований. В этой связи был разработан рекомендованный план действий, цель которого - оказать государствам помощь в выполнении требований ИКАО к уровню знания профессионального языка к 5 марта 2008 года.

5.5.3 План действий был разделен на два этапа: первый этап охватывал период до 5 марта 2008 года и касался мер, необходимых для достижения уровня 4 знания профессионального языка, и второй этап, в рамках которого были предложены меры по сохранению знания профессионального языка на четвертом уровне или выше. Этот план приводится в **добавлении С** к настоящему докладу.

5.5.4 Этот план действий должен регулярно необходимым образом обновляться ИКАО, и будет способствовать своевременному выполнению государствами новых требований ИКАО к уровню знаний профессионального языка, а также к поддержанию знания профессионального языка на требуемом уровне с течением времени. План будет опубликован на веб-сайте Европейского/Североатлантического бюро ИКАО: <http://www.paris.icao.int>.

5.5.5 Группу проинформировали о разрабатываемом Евроконтролем для работающих диспетчеров УВД тесте для проверки уровня знания английского языка при авиационной электросвязи (ELPAC). Этот тест должен отвечать требованиям четвертого уровня знания профессионального языка ИКАО и будет готов к использованию в июле 2007 года. Представитель Европейской комиссии также проинформировал группу о требованиях к уровню знания профессионального языка, включенных в директиву ЕС и касающихся диспетчеров УВД.

5.5.6 Учитывая ограниченный период времени, оставшийся до марта 2008 года, по сравнению с количеством мер, которые должны быть еще приняты государствами в этой области, представитель ИФАТКА подчеркнул важность и срочность наращивания усилий государств в принятии ими мер по своевременному внедрению соответствующих стандартов ИКАО. Исходя из этого и в поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/43 EANPG - Внедрение требований ИКАО к уровню знания профессионального языка

О том, чтобы:

а) государства:

i) использовали подготовленный план действий в качестве инструктивного материала по внедрению требований ИКАО к уровню знания профессионального языка и регулярно докладывали о прогрессе группе EANPG; и

ii) приняли все необходимые меры для обеспечения своевременного внедрения требований ИКАО к уровню знания профессионального языка;

б) ИКАО:

i) регулярно пересматривала и должным образом обновляла этот план действий ; и

- ii) продолжала обеспечивать помощь государствам в внедрении ими требований ИКАО к уровню знания профессионального языка.

6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ

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

6.1.1 Группе представили отчет по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM в Европейском регионе за 2005 год, подготовленный Евроконтролем, который выполняет от имени EANPG роль европейского Регионального контролирующего органа (RMA). Основными отличиями от предыдущих лет было получение новых данных об операционных ошибках за 18-месячный период, а также использование для расчета операционного риска второй доработанной модели риска столкновения (CRM) .

6.1.2 Выполняя роль европейского RMA, Евроконтроль занимается не только оценкой на ежегодной основе безопасности полетов в пределах воздушного пространства, в котором применяется RVSM, но также финансирует постоянный контроль характеристик выдерживания абсолютной высоты полета воздушными судами. Результаты этой программы контроля являются важнейшим элементом в общей программе контроля, цель которой - удовлетворять требование к удержанию величины технического риска на невысоком уровне.

6.1.3 Группа отметила, что представленный отчет был разбит на четыре части, соответствующие основным целям по безопасности полетов, согласованным EANPG (см. вывод 42/23 EANPG). Группа напомнила, что выполнение этих целей безопасности полетов представляет собою необходимое и достаточное условие к тому, чтобы считать систему безопасной. Группа отметила, что каждая из четырех целей безопасности полетов сохраняет свою актуальность и, насколько позволяют судить об этом имеющиеся данные, все четыре цели продолжают выполняться, несмотря на некоторую озабоченность по определенным вопросам. Группа также напомнила, что внедрение RVSM в Европейском регионе осуществлялось в поддержку стратегических целей D и C – соответственно, *Эффективность* и *Окружающая среда*, поскольку оно обеспечило значительное увеличение пропускной способности и позволило таким образом воздушным судам выполнять полеты на более экономичных эшелонах с вытекающими отсюда положительными последствиями для окружающей среды.

6.2 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 воздушными судами абсолютной высоты полета, соответствует TLS ИКАО, равному $2,5 \times 10^{-9}$ катастроф на час полета

6.2.1 Группу проинформировали о том, что расчетная величина риска вертикального столкновения, обусловленного техническими характеристиками выдерживания воздушными судами абсолютной высоты полета ($0,13 \times 10^{-9}$) не превышала технический TLS, равный $2,5 \times 10^{-9}$ катастроф на час полета. Полученная величина в четыре раза превышала аналогичную величину риска, полученную по результатам контроля за безопасностью полетов за 2004 год. Такое увеличение величины риска вертикального столкновения, обусловленного характеристиками выдерживания абсолютной высоты, объясняется увеличением вероятности вертикального наложения; в свою очередь, это увеличение объясняется в следующих пунктах доклада.

6.2.2 В соответствии с Инструктивным материалом ИКАО расчетная величина вероятности вертикального наложения или, иными словами, вероятность того, что два воздушных судна утратят процедурное вертикальное эшелонирование в 1000 фут, не должно превышать величину $1,7 \times 10^{-8}$. Исходя из наблюдаемой в настоящее время величины погрешности системы измерения высоты (ASE) и типичных сообщений об отклонениях от заданной абсолютной высоты (AAD), вероятность вертикального наложения по расчетам соответствует $1,96 \times 10^{-8}$, что не отвечает глобальному техническому требованию к характеристикам систем. Такая ситуация возникла впервые. Группа приняла к сведению информацию о том, что для определения причин возникшей ситуации было проведено подробное исследование, однако, целый ряд вопросов пока еще требуют должного рассмотрения и обсуждения с другими RMA, прежде чем можно будет сделать окончательные выводы.

6.2.3 Группу проинформировали о том, что одним из факторов, влияющих на увеличение расчетной величины вероятности вертикального наложения, является увеличение использования контрольных данных, получаемых от станций контроля за высотой полета, расположенной в Страмбле (STU HNU), являющейся основным средством контроля для Североатлантического региона. Поэтому, до тех пор, пока не будут прояснены в координации с Центральным контролирующим органом (СМА) Североатлантического региона различные вопросы, связанные с замерах, было решено использовать при расчетах общего технического риска для Европейского региона величину вероятности вертикального наложения, равную $1,96 \times 10^{-8}$, рассчитанную на основе объединенных данных, полученных от европейских станций HNU (Женева, Линц и Наттенхайм) и STU HNU.

6.2.4 В дополнение к этому было отмечено, что большинство категорий контрольных параметров продемонстрировали соответствие требованиям к техническому выдерживанию абсолютной высоты полета, и что качество данных контроля за высотой полета было удовлетворительным; более 90% полетов было выполнено эксплуатантами, выполнявшими цели контроля. Качество представленных данных, использованных для расчета величины технического риска, обеспечило необходимую уверенность в том, что цель безопасности полетов № 1 выполняется.

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

6.2.5 Расчетная величина общего риска вертикального столкновения, связанного с операционными ошибками, равная $2,49 \times 10^{-9}$, не превышала величину общего TLS ИКАО, равную 5×10^{-9} катастроф на час полета. Было отмечено, что расчеты риска были получены с использованием той же CRM, которая применялась при подготовке отчета по результатам контроля за безопасностью полетов за 2004 год, а также с помощью доработанной модели, получившей название "условной модели". Несмотря на различие этих двух моделей, полученные с их помощью результаты были довольно близкими.

6.2.6 Группа напомнила, что Евроконтроль занимается сбором донесений об отклонении от высоты полета (ADR) в своих членских государствах с 1 апреля 2000 года в целях оценки операционного риска в пределах воздушного пространства RVSM. Тот факт, что данные об операционных ошибках не всегда удавалось получить от достаточного количества государств и на постоянной основе, увеличивало неуверенность в отношении величины коэффициента ошибок, использовавшейся при анализе в прошлом. Благодаря проведенным информационным кампаниям в период с января 2004 по июнь 2005 года от государств было получено большее количество донесений. Несмотря на то, что по своей продолжительности отчетный период был менее двух лет, этого считалось достаточным для получения точной и реальной картины операционных проблем в воздушном пространстве RVSM по 12 представившим отчеты государствам. И, наконец, группу проинформировали о том, что проанализированная информация обеспечила достаточную

уверенность в том, что в тех государствах, которые представляли отчеты об операционных ошибках, цель № 2 безопасности полетов выполняется.

6.2.7 Группа решила, что необходимо продолжить усилия по сбору большего числа ADR для будущих отчетов, а также усилия по внедрению электронного сбора, хранения и использования информации, полученной с помощью ADR (см. решение 46/47 b) EANPG). Было также решено, что следует подвергать оценке все ADR по отклонениям, допускаемым в воздушном пространстве RVSM, независимо от того, обусловлены эти ошибки применением RVSM или нет.

6.2.8 Группа отметила, что RMA продолжит применять текущую CRM и "условную модель" к данным об операционных ошибках, и что это обеспечит дополнительную уверенность в достоверности расчетных величин операционного риска.

6.2.9 В дополнение к этому, расчеты общей величины риска вертикального столкновения для европейского воздушного пространства RVSM с использованием прогнозов роста воздушного движения подтвердили, что общий TLS будет продолжать выполняться в 2010 году. Вместе с тем, полученная при этом величина вызывает определенную озабоченность, поскольку несмотря на то, что общий вертикальный риск не превышает величину общего TLS, он слишком близко подходит к этой величине. Этот вопрос будет находиться под наблюдением для выявления любых ранних тенденций, которые могут потребовать принятия корректирующих мер. В этом отношении дополнительные расчеты общей величины риска вертикального столкновения для европейского воздушного пространства RVSM за этот период обеспечат больший уровень уверенности в достоверности прогноза на 2010 год и на последующие годы. Что касается корректирующих мер по результатам такого анализа, было отмечено, что идет разработка механизма, который позволит определять необходимость принятия корректирующих мер, и что группа COG будет связана с этой задачей.

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

6.2.10 Исходя из имеющейся в настоящее время информации частота возникновения технических ошибок и представление донесений о выдаче системами БСПС рекомендаций по разрешению угрозы столкновения (RA) сократились. Вместе с тем, наблюдалось увеличение частоты допущения ошибок органами УВД и пилотами. Считается, что это является последствием решения включать в анализ все донесения об отклонениях от абсолютной высоты, независимо от того, обусловлены ли такие отклонения применением RVSM или нет (см. п. 6.2.7 ранее в докладе). Вопрос этот, однако, будет продолжать изучаться.

6.2.11 Группу проинформировали, что в целом можно заключить, что RVSM не оказал и не будет оказывать негативного влияния на общую величину риска вертикального столкновения в воздухе при полетах по маршруту в государствах, представляющих отчеты. Однако, как и в случае цели № 2 безопасности полетов, такое заявление трудно распространить на все европейское воздушное пространство RVSM с соответствующим уровнем уверенности, поскольку до сих пор значительное количество государств не представляет отчеты об операционных ошибках. Тем не менее, группа считала, что цель № 3 безопасности полетов выполняется.

6.2.12 Группа отметила, что для обеспечения более реалистичной картины по текущим операционным ошибкам операционные данные будут продолжать собираться, и новые расчеты частоты допущения ошибок укрепят эти величины для сценария на период после внедрения, подтвердят тенденцию частоты допущения ошибок в течение этих лет и определяют потенциальные сферы улучшения положения. Было отмечено, что COG будет контролировать эту важную задачу, и результаты по мере их получения будут докладываться EANPG.

Цель безопасности полетов № 4 – все проблемы, имевшиеся на момент публикации отчета по результатам контроля за безопасностью полетов за 2004 год, удовлетворительно решены.

6.2.13 Группа с удовлетворением отметила, что все нерешенные вопросы, существовавшие на момент представления отчета по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM за 2004 год, были или решены или их решение осуществляется в рамках определенных программ. Таким образом, группа решила, что цель № 4 безопасности полетов выполняется.

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

6.3.1 Было решено продолжить сбор данных об операционных ошибках в целях обеспечения возможности сравнения и оценки тенденции операционного риска вертикального столкновения. Группа также согласилась с тем, что государствам, не представляющим ADR, следует начать это делать для повышения статистической уверенности в том, что применение RVSM не оказывает отрицательного влияния на общую величину риска столкновения во всем Европейском регионе. Это также обеспечит данные, необходимые для определения ожидаемой эволюции риска на период после 2010 года.

6.3.2 Завершая рассмотрение отчета по результатам контроля за безопасностью полетов с RVSM, группа отметила, что результаты оценки риска, полученные на основе имеющейся информации и с учетом данных об операционных ошибках, представленных 12 государствами, EANPG решила, что применение RVSM в европейском воздушном пространстве отвечает четырем целям безопасности полетов, установленным на совещании EANPG/42. Вместе с тем, в свете высказанных опасений и отмеченных недостатков, уверенность в текущих операционных характеристиках не может быть полностью гарантирована на высоком статистическом уровне по всему европейскому воздушному пространству RVSM, поскольку лишь 12 из 41 государства представляли отчеты по операционным ошибкам. Группа согласилась с тем, что данный отчет полностью соответствует стратегической цели А – *Безопасность полетов*, поскольку он содержит важный обзор уровня риска в воздушном пространстве RVSM, а также является средством для определения и устранения выявленных опасностей.

6.3.3 И, наконец, группа напомнила о своей предыдущей позиции в отношении необходимости долгосрочных мер по осуществлению контроля, чтобы гарантировать, что аэронавигационные параметры отвечают техническим требованиям, что при возникновении проблем они будут выявляться, а также будут приниматься меры по решению потенциальных проблем безопасности полетов. Группа отметила, что этот вопрос будет включен в повестку дня предстоящего совещания Консультативной группы ALLPIRG, запланированного на конец марта 2006 года. Была особо подчеркнута ценность координации с другими RMA на примере работы, проводимой с североатлантическим CMA по вопросам расчета вероятности наложения в вертикальном плане.

Вывод 47/44 EANPG – Необходимость представления государствами данных об отклонениях от абсолютной высоты

О том, чтобы все государства, внедрившие сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), соблюдали требование о представлении в Европейский региональный контролирующий орган RVSM (RMA) докладов о всех случаях отклонения от абсолютной высоты полета.

Решение 47/45 EANPG – Положение с выполнением европейских целей безопасности полетов с RVSM

О том, что применение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в период между январем 2004 и июнем 2005 года в Воздушном пространстве 12 государств Европейского региона, представляющих отчеты об отклонениях от абсолютной высоты, отвечало согласованным целям безопасности полетов.

Решение 47/46 EANPG – Работа Европейского RMA

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

- a) собирать в большем объеме данные об операционных ошибках при полетах с RVSM, используя донесения об отклонении от абсолютной высоты (ADR) в целях:**
 - i) осуществления контроля за частотой отклонений от абсолютной высоты для достижения большей статистической уверенности в получаемых результатах;**
 - ii) регулярного рассмотрения целостности и надежности данных об отклонениях от абсолютной высоты для расширения района применения набора таких данных;**
 - iii) контроля за тенденцией, связанной с количеством инцидентов, происходящих в воздушном пространстве RVSM;**
 - iv) завершения разработки функции сбора операционных данных электронным образом; и**
 - v) обеспечения дополнительных общих расчетов риска в целях определения ожидаемой эволюции величины риска с течением лет для подготовки точного прогноза общей величины риска в 2010 году и последующие годы; и**
- b) осуществлять координацию с другими RMA в целях определения причин, по которым расчетная величина вероятности наложения в вертикальном плане превысила установленную целевую величину, а также влияния этого превышения на расчеты риска;**
- c) применять условную модель риска с данными об операционных ошибках и сравнивать результаты с результатами, полученными с использованием текущей модели риска столкновения (CRM);**
- d) с помощью технического анализа выдерживания абсолютной высоты и процесса принятия последующих мер обеспечивать положение, при котором все воздушные суда будут выполнять полеты в соответствии с требуемыми характеристиками, и проверять обеспечиваемые характеристики по тем категориям, данные по которым отсутствуют; и**
- e) исследования стабильности величины погрешности системы измерения высоты (ASE).**

7. НЕДОСТАТКИ

Помехи на радиочастотах

7.1 В июле 2004 года обеспечитель аэронавигационного обслуживания Швейцарии, Skyguide, доложил о случаях возникновения помех на нескольких воздушных судах Аэробус А-320, использующих канал ОВЧ-связи 135,985 МГц. Эти помехи делали невозможным использование данной частоты.

7.2 Ведомство гражданской авиации и Федеральное бюро гражданской авиации (FOCA) Швейцарии попытались установить обязательное требование к переоборудованию всех воздушных судов типа А-320 с помощью подготовленного для этого Аэробусом пакета доработок. В частности, FOCA направило письмо в Генеральную дирекцию гражданской авиации Франции с просьбой опубликовать директиву по летной годности. DGAC ответила, что это невозможно, поскольку данная проблема была классифицирована как незначительная. Такая классификация была основана на содержащемся в перечне минимального оборудования (MEL) требовании об оснащении воздушных судов двумя приемопередатчиками ОВЧ-связи, тогда как воздушные суда типа А-320 оборудованы тремя такими передатчиками, из которых только один создает помехи. DGAC опубликовала свой бюллетень с рекомендацией DGAC по этой проблеме, однако, ее выполнение не обязательно, поскольку данная проблема не влияет напрямую на безопасность полетов этих воздушных судов.

7.3 Группа считала, что помимо любых соображений, связанных с безопасностью полетов, в районе Европы, страдающем от пересыщения частот, полное блокирование какой-либо частоты является неприемлемой ситуацией. Было решено, что для продвижения решения этой проблемы необходимо использовать механизм недостатков ИКАО. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, и D – *Эффективность*, группа согласовала следующий вывод.

Вывод 47/47 EANPG – Помехи на радиочастотах

О том, чтобы для решения проблемы помех, создаваемых приемопередатчиками некоторых воздушных судов типа Аэробус А-320, использовать механизм недостатков ИКАО.

Недостатки в области планирования спектра авиационных частот

7.4 Адекватный спектр радиочастот является важнейшим требованием почти для всей авиационной деятельности, и любой рост авиационной отрасли или ее потребностей увеличивает спрос на радиосредства. Такой спрос можно удовлетворять за счет более эффективного использования авиационным сообществом располагаемого спектра частот или за счет выделения МСЭ большего спектра для авиационного использования, или с помощью комбинации этих двух подходов. Однако, любое решение потребует значительного предварительного времени для его реализации. С растущей нехваткой спектра радиочастот и полной зависимостью авиационного сообщества от наличия адекватного спектра чрезвычайно важно, чтобы связанные с планированием решения принимались своевременно во избежание серьезных кризисных ситуаций. В **добавлении D** графически представлены связанные со спектром авиационных частот проблемы, указывающие на семь диапазонов с критической нехваткой пропускной способности и шесть диапазонов, требующих срочного внимания. В нем также ясно отображен критический характер положения с радиоспектром и потребность принятия более эффективных мер планирования во избежание кризиса.

7.5 Наиболее срочной проблемой с спектром авиационных частот в Европейском регионе является нехватка пропускной способности ОВЧ-связи. Планы по внедрению сетки частот с

сокращенным интервалом (8,33 вместо 25 кГц) были согласованы в 1996 году. Внедрение этой сетки выше эшелона полета 245 было начато в 1999 году в девяти из центральных европейских государств.

7.6 В 1996 году, когда планировалось первое внедрение, EANPG определила вероятную потребность в вертикальном расширении сетки частот с интервалом 8,33 кГц в 2003 году. Потребность в таком вертикальном расширении была перенесена на более поздний срок принятым в 2000 году решением в первую очередь расширить воздушное пространство, в котором применяется сетка частот с интервалом 8,33 кГц, в горизонтальном плане на как можно большее количество периферийных государств. EANPG постоянно продолжает предпринимать усилия, направленные на принятие своевременных мер, обеспечивающих достаточный прогресс во внедрении сетки частот с интервалом 8,33 кГц для удовлетворения потребностей авиационного сообщества в пропускной способности радиоспектра. Несмотря на выявленные проблемы и сформулированные EANPG выводы программа внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц не успевает за растущей потребностью в каналах связи.

7.7 Отсутствие адекватного планирования будущих авиационных систем связи, навигации и наблюдения делает невозможным эффективное планирование спектра частот. Как на региональном, так и на глобальном уровнях нет ясных требований в отношении будущих систем, которые обеспечили бы достаточную информацию для рассмотрения вопросов планирования спектра. Текущие процессы планирования радионавигационных средств не обеспечивают достаточной информации, которая позволила бы заниматься будущим планированием спектра. Основной причиной этого является, по-видимому, то, что данные проблемы относятся к значительному количеству авиационных секторов и областей планирования. Это делает необходимое объединенное планирование высокого уровня чрезвычайно трудной задачей.

7.8 В случае сетки частот с интервалом 8,33 кГц задержки с внедрением в основном происходили на региональном уровне. Вместе с тем, фундаментальная потребность заключается в адекватном планировании всего спектра на будущее на глобальном уровне. Первые указания заключались в том, что сетка с интервалом 8,33 кГц будет краткосрочным решением, однако, при отсутствии глобального прогресса в отношении будущей системы с высокой пропускной способностью и эффективностью спектра представляется, что полное внедрение этой сетки частот в Европе является неизбежным. В поддержку стратегической цели D – *Эффективность* группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/48 EANPG - Недостатки в области планирования спектра авиационных частот

О том, чтобы:

- а) Региональный директор ИКАО созвал совещание основных региональных организаций, участвующих в планировании и внедрении авиационных систем, связанных со спектром радиочастот, чтобы определить, что блокирует эффективное планирование и внедрение на региональном уровне, и предложить возможные решения; и**
- б) ИКАО придавала большее значение на высших уровнях аэронавигационного планирования потребности в гармонизированных стратегиях и системах, которые позволяли бы обеспечивать глобальный подход к планированию спектра частот, охватывающего все операционные области авиации, включая те из них, в которых потребности в спектре частот являются наиболее острыми.**

Внедрение WGS-84 в странах-членах СНГ

7.9 Группу кратко проинформировали о текущем положении с внедрением WGS-84 в государствах-членах СНГ и о связанных с WGS-84 работах, проводившихся в период 2004-2005 г.г. в восточной части Европейского региона ИКАО. Хотя в соответствии с планами WGS-84 должна была быть завершена еще в 1998 г., участники совещания с озабоченностью отметили, что государства в восточной части Европейского региона ИКАО столкнулись при внедрении WGS-84 с определенными трудностями. Участники совещания напомнили о том, что EANPG просила Межгосударственный авиационный комитет (МАК) скоординировать внедрение WGS-84 в государствах-членах СНГ с помощью консультаций и проведения семинаров-практикумов на регулярной основе, и докладывать регулярно о прогрессе EANPG.

7.10 Группа напомнила, что на совещании EANPG/46 его участники, рассматривая неудовлетворительный уровень внедрения WGS-84 в государствах-членах СНГ, подготовили вывод 46/42, после которого Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО разослало официальное письмо № Т 2/13-05-0089.AIS с предложением государствам принять дополнительные меры для снятия текущих ограничений на публикацию координат в системе WGS-84 и завершения процесса перехода к этой системе.

7.11 Группа отметила, что трудности, мешающие государствам-членам СНГ ускорить и завершить внедрение WGS-84, остаются теми же самыми. Их можно классифицировать по четырем категориям:

- a) изменение авиационного кодекса применительно к внедрению WGS-84;
- b) получение требуемых координат/данных в WGS-84;
- c) применение данных WGS-84 для схем полетов по приборам на маршрутах и в зоне аэродрома, основанных на критериях и требованиях PANS-OPS, и
- d) публикация информации и данных в AIP в соответствии со стандартами Приложения 4 и Приложения 15.

7.12 Исходя из представленной МАК информации, во внедрении WGS-84 в государствах-членах СНГ наблюдался небольшой прогресс. Некоторые из этих государств внесли поправки в свои авиационные кодексы, касающиеся внедрения WGS-84 для аэронавигации. Эти государства проводят геодезические работы для получения данных в системе WGS-84 с требуемым уровнем качества.

7.13 Группа отметила, что после всеохватывающей оценки текущего положения с внедрением WGS-84 в государствах-членах СНГ, Межгосударственный авиационный комитет пришел к выводу о том, что:

- a) реализация планов внедрения WGS-84 в государствах-членах СНГ сдерживается большим объемом требуемой работы и отсутствием необходимого финансирования;
- b) государства-члены СНГ смогут успешно реализовать переход к WGS-84 только при должном финансовом обеспечении и внедрении современных информационных технологий; и
- c) для внедрения WGS-84 в государствах-членах СНГ, как это было определено на совещании EANPG/46, государствам требуется дополнительная помощь со стороны ИКАО.

7.14 Исходя из вышеизложенного группа решила, что Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО будет продолжать работу с теми государствами, которые пока не завершили внедрение WGS-84, и будет призывать их продолжать свои усилия по устранению текущих ограничений, мешающих публикации координат в системе WGS-84, в целях завершения перехода к WGS-84. В поддержку стратегической цели А – *Безопасность полетов*, группа согласовала следующий вывод:

Вывод 47/49 EANPG - Внедрение WGS-84

О том, чтобы Региональный директор при подготовке специальных проектов по выполнению планов (SIP) на 2006 год рассмотрел возможность включения SIP, предназначенного для государств-членов СНГ, в целях оказания им помощи во внедрении WGS-84.

Форма отчета о аэронавигационных недостатках

7.15 Исходя из вышеуказанных недостатков, группа заполнила форму отчета о аэронавигационных недостатках для Европейского региона (см. **добавление Е**).

8. РАЗНОЕ

Курсы по управлению безопасностью полетов

8.1 Член Группы от Чешской Республики представил информацию о трех международных мероприятиях, которые будут проходить в Праге в 2006 году. Первый курс "Предотвращение и расследование авиационных происшествий" - будет проходить с 27 марта по 7 апреля 2006 года. Второй, посвященный "Безопасности на перроне и при техническом обслуживании" – с 20 по 24 марта 2006 года. И, наконец, с 7 по 9 июля 2006 года будет проходить Международный симпозиум по безопасности в пассажирской кабине воздушных судов. Более подробная информация опубликована на веб-сайте: <http://www.scsi-inc.com>

Рабочая программа и перечень задач EANPG

8.2 Группа согласовала свою рабочую программу на 2006 год, которая приводится в **добавлении F** к данному докладу.

Следующее совещание EANPG

8.3 48 совещание EANPG было решено провести с 28 по 30 ноября 2006 года в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ А – СПИСОК УЧАСТНИКОВ

(см. п. 0.2)

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

г-н Дирк НИЧКЕ*

ГОСУДАРСТВА БАЛТИИ* (Эстония, Латвия, Литва)

г-н Марис ЧЕРНОНОКС*

БЕЛАРУСЬ*г-н Александр АКУЛЕНКА*
г-жа Татьяна ПАНАШЕВНАЯ**БЕНИЛюКС*** (Бельгия, Нидерланды, Люксембург)**БЕЛЬГИЯ**

г-н Роланд МУАНО*

НИДЕРЛАНДЫ

г-н Маринус Де ДЖОНГ

БОЛГАРИЯ

г-н Пламен Иванов ТАСЕВ

ГОСУДАРСТВА ЗАКАВКАЗЬЯ* (Армения, Азербайджан, Грузия)**АРМЕНИЯ**г-н Рафик БАДАЛЯН
г-н Эдуард ПИЛОСЯН**АЗЕРБАЙДЖАН**

г-н Бала МИРЗАЕВ

ГРУЗИЯ

г-н Давид ГВЕНЕТАДЗЕ

КИПРг-н Никос НИКОЛАУ
г-н Ставрос ХАТЦИАННИС**ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА***

г-н Ладислав МИКА*

ФРАНЦИЯ*г-жа Женеви́ев ЭЙДАЛЕН*
г-н Дени ЛЕМАРШАН
г-н Жиль ФАРТЕК #
г-н Оливье МРОВИЦКИ #
г-н Дени ЛАМБЕРЖОН #**ГЕРМАНИЯ***г-н Бернд РАНДЕКЕР
г-н Эрланд ЛОРЕНЦЕН #**ГРЕЦИЯ***

г-н Теодорос ПАССАС*

ВЕНГРИЯ

г-н Иштван МУДРА

ИРЛАНДИЯ*

г-н Дони МУНИ *

ИТАЛИЯ*

г-н Пьерлуиджи Д'АЛОЙА *

СЕВЕРОЕВРОПЕЙСКИЕ ГОСУДАРСТВА*
(Дания, Финляндия, Норвегия, Швеция)

г-н Йорма АЛАКОСКИ*

ПОРТУГАЛИЯ*г-н Артур ВЕНТУРА*
г-н Карлос МОНТЕЙРО
г-н Абель ПАРАЙБА**РУМЫНИЯ**г-н Богдан БОНДОР-НЕГРАРУ
г-н Аурел МОАТЕР
г-н Михал НЕКУЛА
г-н Траян КОМСА**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ***г-н Виктор КРИВОНОСОВ*
г-н Алексей БУЕВИЧ
г-жа Елена СТЕПАНОВА
г-н Александр ПОЛЯКОВ
г-н Юрий ВЕРЕЩАГИН**СЕРБИЯ И ЧЕРНОГОРИЯ**г-н Драголюб ТРГОВЧЕВИЧ
г-н Зоран ДЖУРАНОВИЧ**СЛОВАЦКАЯ РЕСПУБЛИКА**г-н Мариан МИХАЛУС
г-н Иван ФЕРЕНЦ
г-н Милослав ДАНИЕЛИК

* члены EANPG

принимали участие в отдельных заседаниях

ИСПАНИЯ *

г-н Хосе Антонио РОДЕА
г-н Жавьер МАРТИНЕС

ШВЕЙЦАРИЯ *

г-н Бернард ШВЕНДИМАН

**БЫВШАЯ ЮГОСЛАВСКАЯ РЕСПУБЛИКА
МАКЕДОНИЯ**

г-н Тони ПРГОМЕТ

ТУНИС

г-н Мохамед Али БЕН АБДЕЛЬССАЛЕМ

УКРАИНА*

г-н Виктор НАСТАСЬЕНКО*
г-н Виталий БЕЗМАЛ
г-н Алексей ПЕСТЕРНИКОВ
г-н Дмитро БАБЕЙЧУК

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО*

г-н Фил РОБЕРТС *
г-н Патрик ДЖИЛ

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

г-н Джеральд РИЧАРД

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ**ЕКГА**

г-н Жюд МАРИАДАССУ#

ЕВРОКОНТРОЛЬ

г-н Иштван БОЦСА
г-н Петер АЛТИ#
г-н Поль АДАМСОН #
г-жа Мария Изабель ИЗКИЕРДО#
г-н Андерс ХАЛЛГРЕН #
г-н Адриан ЕНРАЙТ #

ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ

г-н Чезаре БЕРНАБЕЙ
г-н Роберто САЛЬВАРАНИ #
г-н Филиппо ТОМАСЕЛЛО #
г-н Альфонсо АРРОЙО #

МАК

г-н Олег К. ЕРМОЛОВ
г-н Александр В. ФИЛАТОВ

ИАТА

г-н Сис ГРЕСНИХТ

ИВАС

г-н Патрик ЭКСПЕРТОН

ИФАЛПА

г-н Хейнц ФРУВИРТ

ИФАТКА

г-н Патрик ПЕТЕРС

* члены EANPG

принимали участие в отдельных заседаниях

ДОБАВЛЕНИЕ В – ПРОЕКТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПОПРАВКЕ К ТОМУ II ПРИЛОЖЕНИЯ 10, КАСАЮЩЕЙСЯ ПЕРЕДАЧИ ЧИСЕЛ ПРИ РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ

(см. п. 5.1.11)

(предлагаемые изменения обозначены подчеркиванием и ~~перечеркиванием~~)

5.2.1.4 Передача чисел при использовании радиотелефонной связи

5.2.1.4.1 Передача чисел

5.2.1.4.1.1 При передаче всех чисел, за исключением предписанных в п. 5.2.1.4.1.2, каждая цифра произносится отдельно.

Примечание.— Применение этого правила иллюстрируют следующие примеры (произношение см. в п. 5.2.1.4.3.1).

.....

<u>эшелоны полета</u>	<u>передаются как</u>
180	эшелон полета один восемь ноль
200	эшелон полета два ноль ноль

.....

5.2.1.4.1.2 При передаче всех чисел, используемых в данных об абсолютной высоте, эшеломах полета, высоте облаков, видимости и дальности видимости на ВПП (RVR), в которых содержатся целые сотни и целые тысячи, а также чисел, используемых при передаче кодов приемополучателя, в которых содержатся целые тысячи, произносится каждая цифра в числе, обозначающем количество сотен или тысяч, после чего следует соответственно слово СОТЕН или ТЫСЯЧ. При передаче сочетаний тысяч или целых сотен произносится каждая цифра в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово ТЫСЯЧ, а затем число сотен, после чего следует слово СОТЕН.

Примечание.— Применение этого правила иллюстрируют следующие примеры (произношение см. в п. 5.2.1.4.3.1).

.....

<u>эшелоны полета</u>	<u>передается как</u>
200	эшелон полета <u>двести</u>
400	эшелон полета <u>четыреста</u>

.....

<u>коды приемополучателя</u>	<u>передаются как</u>
2000	код приемополучателя <u>две тысячи</u>
4000	код приемополучателя <u>четыре тысячи</u>

ДОБАВЛЕНИЕ С – ВНЕДРЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ИКАО К УРОВНЮ ЗНАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ЯЗЫКА (РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ)

(см. п. 5.5.3)

Примечание: государство – национальное ведомство и (или) регулирующий полномочный орган, несущие ответственность за принятие и внедрение стандартов ИКАО (Приложение 1).

ANSP (поставщик аэронавигационного обслуживания) – организация или юридическое лицо, ответственное за обеспечение обслуживания воздушного движения (Приложение 11).

АО (эксплуатант воздушных судов) – авиакомпания или компания, ответственная за производство полетов (Приложение 6).

№	РАБОТЫ	ОТВЕТСТВЕННЫЙ ОРГАН / СРОК	ПРИМЕЧАНИЯ
	Первый этап: Меры по достижению четвертого уровня знания профессионального языка		
1.	Обеспечить положение, при котором все заинтересованные стороны (пилоты, диспетчеры УВД, преподаватели языка, специалисты по регулированию и т.д.) будут знакомы с требованиями ИКАО к уровню знания профессионального языка.	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты. <i>Как можно скорее в случае государств, пока не сделавших это</i>	Проводить семинары, практикумы, совещания на национальном и региональном уровнях.
2.	Принять требования ИКАО к уровню знания профессионального языка (поправка № 164 к Приложению 1) и внести их в национальное законодательство.	Государства <i>Как можно скорее в случае государств, пока не сделавших это</i>	
3.	Назначить ответственных за связь лиц в государствах, авиакомпаниях и поставщиков АНО, сделав их ответственными за координацию на национальном уровне вопросов, касающихся внедрения требований ИКАО к уровню знания профессионального языка.	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты. <i>Как можно скорее в случае государств, пока не сделавших это</i>	
4.	Создать план для координации административных и учебных вопросов (тесты при поступлении, количество обучаемого персонала, учебные центры, продолжительность обучения и т.д.).	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты. <i>Как можно скорее в случае государств, пока не сделавших это</i>	
5.	Разработать/выбрать тест (тесты), отвечающий требованиям ИКАО к уровню знания профессионального языка.	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты. <i>Как можно скорее</i>	Обеспечить соответствие теста требованиям Doc 9835 ИКАО. <i>См. Примечание 1 внизу таблицы</i>
6.	Для выбранного теста (тестов): выбрать и обучить персонал, который будет руководить, проводить и оценивать тест (тесты)	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты.	<i>В отношении желаемых профилей и требований см.</i>

№	РАБОТЫ	ОТВЕТСТВЕННЫЙ ОРГАН / СРОК	ПРИМЕЧАНИЯ
	<ul style="list-style-type: none"> определить минимальный уровень профессиональных знаний для персонала, занимающегося тестированием; обеспечить обучение специальным функциям, требуемым при проведении тестирования; и принять программу аккредитации выбранного персонала, ответственного за тестирование. 	<i>Как можно скорее после выбора теста (тестов), но не позднее 5 марта 2008 года</i>	<i>Примечания 2 и 3 внизу таблицы</i>
7.	Получить сертификацию и (или) аккредитацию выбранного теста в качестве "приемлемого средства соблюдения" у национального полномочного органа надзора (регулирующего органа/ведомства гражданской авиации).	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты. <i>Как можно скорее после выбора теста (тестов), но не позднее 5 марта 2008 года</i>	
8.	Оценить текущий уровень знания профессионального языка диспетчерами УВД и пилотами в соответствии с оценочной шкалой ИКАО.	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты. <i>Как можно скорее в случае государств, пока не сделавших это</i>	Определить масштабы проблемы и заняться индивидуальными потребностями в обучении.
9.	Разработать учебные пакеты по языковой подготовке, предназначенные для преодоления разрыва между текущим уровнем знания профессионального языка и уровнем 4 ИКАО.	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты, обеспечители языкового обучения. <i>Как можно скорее в случае государств, пока не сделавших это</i>	Учебный пакет включает в себя: план, учебную программу, материалы, методы. Обучение языку должно рассматриваться в контексте выполняемой работы. Примечание. Результаты тестирования менее уровня 3 требуют проведения более общего языкового обучения. Языковое обучение, связанное конкретно с авиацией, начинается после достижения уровня 3 ИКАО.
10.	Оценить финансовые потребности, необходимые для удовлетворения требований ИКАО к уровню знания профессионального языка. Определить потребность в помощи и каким образом она может быть получена.	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты <i>Как можно скорее в случае государств, пока не сделавших это</i>	В отношении помощи с программами обучения см. главу 1.3 Дос 9835 ИКАО. См. Примечание 1 внизу таблицы

№	РАБОТЫ	ОТВЕТСТВЕННЫЙ ОРГАН / СРОК	ПРИМЕЧАНИЯ
11.	Определить социальные вопросы, обусловленные внедрением требований ИКАО к уровню знания профессионального языка, и подготовить меры по решению этих вопросов.	Государства, поставщики АНО, эксплуатанты и социальные партнеры <i>Как можно скорее</i>	
12.	Ознакомить пилотов и диспетчеров УВД с форматом теста (тестов) и порядком его проведения.	Поставщики АНО, эксплуатанты <i>Как можно скорее после выбора теста.</i>	Организовать проведение брифингов и предоставить образцы тестов пилотам и диспетчерам УВД.
13.	Разработать учебный пакет по языковой подготовке для поддержания уровня знания профессионального языка и программу языковой переподготовки.	Поставщики АНО, эксплуатанты <i>Завершить до 5 марта 2008 года</i>	Обеспечить поддержание текущего знания языка на уровне 4 (может быть включен в программы языковой переподготовки)
14.	Пересмотреть порядок найма и отбора и рассмотреть минимум достижения по крайней мере уровня 3 знания профессионального языка ИКАО в качестве минимумам до начала профессиональных программ обучения.	Учебные заведения, поставщики АНО, эксплуатанты <i>Не позднее 2007 года.</i>	
15.	Внедрить программы понимания языковых проблем, гарантирующие положение, при котором лица, для которых английский является родным и профессиональным языком, общались на нем таким образом, чтобы их легко понимали лица, для которых английский не является родным (уровень знания профессионального английского которых соответствует уровню 4 ИКАО).	Государства, эксплуатанты, поставщики АНО <i>Не позднее 5 марта 2008 года</i>	Так же применимо к другим языкам, где они используются в авиационной связи
16.	Представить предварительные отчеты в ИКАО о прогрессе, достигнутом в области подготовки к внедрению требований ИКАО к уровню знания профессионального языка.	Государства <i>2005, 2006, 2007 годы.</i>	<i>Примечание. ИКАО разрабатывает соответствующий обзор положения с внедрением требований к уровню знания профессионального языка</i>
	Второй этап: Меры по сохранению знания профессионального языка на четвертом уровне (или выше)		
17.	Внедрить тестирование пилотов и диспетчеров УВД.	Государства, эксплуатанты, поставщики АНО <i>До 5 марта 2008 года</i>	
18.	Внедрить программы сохранения уровня знания профессионального языка (см. п. 13 в этой таблице).	Государства, эксплуатанты, поставщики АНО <i>До 5 марта 2008 года</i>	
19.	Распространить языковые тесты и программы обучения на всех пилотов и диспетчеров УВД, которые не смогут выполнять установленный срок 5 марта	Государства, эксплуатанты, поставщики АНО	

№	РАБОТЫ	ОТВЕТСТВЕННЫЙ ОРГАН / СРОК	ПРИМЕЧАНИЯ
	2008 года.	После 5 марта 2008 года	
20.	Представить окончательный отчет ИКАО о внедрении требований ИКАО к уровню знания профессионального языка	Государства До 5 марта 2008 года	

Примечание 1. Дос 9835 ИКАО – Руководство по внедрению требований ИКАО к уровню знания профессионального языка обеспечивает инструктивный материал и ценную информацию о подготовке программ обучения и тестирования

Примечание 2. Предлагаемые профили для персонала, занимающегося организацией, проведением и оценкой результатов тестов:

Тестирующий/оценивающий результаты теста - Инструктор УВД или пилот-инструктор или преподаватели языка, имеющие предварительный опыт по организации и проведению профессиональных тестов/экзаменов.

Уровень знания профессионального языка = 5 или выше

Инструктор, проводящий собеседование (в случае тестов, включающих в себя устное собеседование) – инструктор УВД или пилот-инструктор или преподаватели языка, очень хорошо знакомые с авиационной терминологией и обучением, имеющие опыт применения методов проведения собеседования.

Уровень знания профессионального языка = 6

Администратор - лицо, знакомое с подготовкой и проведением тестов/экзаменов, например, с организацией и материально-техническим обеспечением, вопросами безопасности, проведением брифингов с кандидатами (может быть любым из вышеперечисленных лиц).

Примечание 3. Государства в восточной части Европейского региона ИКАО предпринимают максимальные усилия, направленные на то, чтобы их сотрудники, ответственные за проведение тестов и оценку их результатов, были способны как можно скорее отвечать упомянутым в пункте 6 плана требованиям к уровню знания профессионального языка, но в любом случае соответствовали уровню 5 знания профессионального языка, являющегося первым минимальным требованием для любого лица, ответственного за оценку результатов тестирования, на первоначальном этапе.

ДОБАВЛЕНИЕ D - НЕДОСТАТКИ С ПЛАНИРОВАНИЕМ СПЕКТРА АВИАЦИОННЫХ ЧАСТОТ
(см. п. 7.4)

Парижское бюро ИКАО - Прогнозы насыщения авиационных частотных диапазонов в Европейском и Североатлантическом регионах
в последний раз эта таблица обновлялась 9/09/04 Группой EANPG по организации частот

Условные обозначения

1 все известные потребности удовлетворены

2 неудовлетворенные потребности в районах с насыщенным (перенасыщенным) спектром могут быть удовлетворены только с большими трудностями

3 остающиеся неудовлетворенными потребности в районах с перенасыщенным спектром

? имеющихся данных недостаточно для проведения оценки

	Band	Service	Notes	Previous 4 years				2005	Projections for next 20 years																			
				2001	2002	2003	2004		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	130 – 526.5 kHz	NDB		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2850 – 22000 kHz	HF COM		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
3	74.8 – 75.2 MHz	Marker Beacon	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4	108 – 111.975 MHz	ILS LOC/VOR + [GBAS]	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	?	?	?	?	?
5	111.975 - 117.975	VOR + [GBAS]	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	?	?	?	?	?
6	117.975 – 137 MHz	VHF COM	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?	3?
7	328.6 – 335.4 MHz	ILS GP		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8	406 – 406.1 MHz	ELT		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	960 – 1215 MHz	DME/GNSS	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
10	1025 - 1040MHz	SSR GA/ACAS	4	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
11	1084 - 1093 MHz	SSR AG/ACAS	4	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
12	1215 – 1260 MHz	GNSS & PSR		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13	1260 – 1400 MHz	PSR		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14	1525 – 1559 MHz	SAT COM	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15	1559 – 1626.5 MHz	GNSS & PSR		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16	1626.5 – 1660.5 MHz	SAT COM	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
17	2700 – 3300 MHz	PSR		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18	4200 – 4400 MHz	RadioAlt		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19	5000 – 5250 MHz	MLS	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
20	5350 – 5470 MHz	Radar - weather		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21	8750 – 8850 MHz	Radar - doppler		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22	9000 – 9500 MHz	ASDE		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
23	13.25 – 13.4 GHz	Radar - doppler		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
24	15.4 – 16.6 GHz	ASDE		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
25	31.8 – 33.4 GHz	ASDE		?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?

Примечание 1

Меры по спариванию частот, в результате которых объединяются частотные назначения для оборудования ILS, VOR, DME и MLS, снижают гибкость и эффективность распределения частот в этих диапазонах

Примечание 2

Планы частичного внедрения сетки частот с интервалом 8,33 кГц охватывают период до 2007 года (выше ЭП 195), однако, они не позволяют полностью удовлетворить спрос. Полное внедрение сетки частот с интервалом 8,33 кГц во всем воздушном пространстве (контролируемом и неконтролируемом), возможно, позволит удовлетворить авиационные потребности в частотах в диапазоне 117,975 - 137 МГц AM(R)S приблизительно до 2020 года.

Примечание 3

Низкий уровень использования в авиационных целях, однако, получение большего доступа наталкивается на проблемы из-за работающих на этом диапазоне неавиационных пользователей.

Примечание 4

1025/1090, хотя этот диапазон предназначен для только одночастотных средств, он перенасыщен из-за сочетания потребностей ВОРЛ, ACAS и систем определения "свой или чужой" (IFF).

ДОБАВЛЕНИЕ Е – ФОРМА ОТЧЕТА ОБ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ НЕДОСТАТКАХ В ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ
(см. п. 7.15)

Идентификация		Недостатки			Корректирующие меры			
Требования	Гос-ва/ средства	Описание	Срок первого уведомления	Примечания	Описание	Исполнительный орган	Срок завершения	Срочность выполнения*
Приложение 10 – требования к характеристикам бортовых ОВЧ- приемопередатчиков	Некоторые эксплуатанты ВС типа А 320	Помехи, создаваемые некоторыми ВС типа А 320 блокируют использование частоты ОВЧ-связи 135,985 МГц	дек. 2004 г. - EANPG/46, п. 6.14.2	Определить юридическое лицо, которое могло бы заняться этой проблемой, оказалось трудно. На совещании EANPG/47 ИАТА призвала все свои членские авиакомпании, имеющие отношение к этой проблеме, оказывать содействие.	Дек. 2005 г. - EANPG/47, вывод 47/47 – повысить уровень информированности об этой проблеме и запросить предложения в отношении корректирующих мер.	Не определен		В
Правильно организованное планирование спектра авиационных частот	Весь Европейский регион ИКАО	Ситуация с радиоспектром носит критический характер. Необходимо принимать меры в плане более эффективного планирования во избежание кризисной ситуации	дек. 2005 г. - EANPG/47, вывод 47/48	Отсутствие правильно организованного планирования будущих систем связи, навигации и наблюдения делает эффективное планирование спектра частот невозможным	Дек. 2005 г. - EANPG/47, вывод 47/48 – недостатки с планированием спектра авиационных частот	а) ИКАО б) ИКАО EUR/NAT	а) 2006 б) 2006	В

Внедрение WGS-84	Некоторые государства в восточной части Европейского региона ИКАО	Отсутствие внедрения WGS-84 в государствах в восточной части Европейского региона ИКАО	Дек. 2004 г. - EANPG/46, вывод 46/42	Трудности, мешающие государствам-членам СНГ ускорить и завершить внедрение WGS-84, носят системный характер и включают в себя законодательный и финансовый аспекты.	Дек. 2005 г. - EANPG/47, вывод 47/49 – внедрение WG-S84 Доклад EANPG/47, п. п. 7.9-7.14	а) заинтересованные государства b) МАК с) ИКАО	а) как можно быстрее b) как можно быстрее с) 2006 г.	А
------------------	---	--	--------------------------------------	---	--	--	--	---

* Очередность действий по устранению недостатков основывается на следующих оценках безопасности полетов:

Очередность "U" – срочные требования, оказывающие непосредственное влияние на безопасность полетов и требующие немедленных корректирующих действий.

Срочные требования касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых срочно необходимо для безопасности аэронавигации.

Очередность "A" – требования высокой очередности, выполнение которых необходимо для безопасности аэронавигации.

Требования высокой очередности касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых считается необходимым для безопасности аэронавигации.

Очередность "B" – требования средней очередности, выполнение которых необходимо для регулярности и эффективности аэронавигации.

Требования средней очередности касаются любых особенностей физического характера, конфигурации, материального обеспечения, характеристик, персонала или процедур, применение которых считается необходимым для регулярности и эффективности аэронавигации.

ДОБАВЛЕНИЕ F – РАБОЧАЯ ПРОГРАММА EANPG НА 2006 ГОД

(см. п. 8.1)

З А Д А Ч А №	Ссылка	Кем предпринимаются действия	Итоговый документ и меры	Целевой срок
1			АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ – ОрВД	
1-02	EANPG/45	COG (ATMGE)	<p>Внедрение программы управления безопасностью полетов при ОрВД – отчет о ходе работы <i>[эта задача выполняется в координации со связанными с ней действиями, предпринимаемыми в рамках задачи -1] :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Внедрение систем управления безопасностью полетов при ОрВД – эта работа выполняется "Целевой группой по системам управления безопасностью полетов при ОрВД – восточная часть Европейского региона ИКАО" (ATMGE/SMSA), регулярно проводящей совещания в марте и сентябре каждого года; - Внедрение систем представления отчетов о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД – эта работа выполняется "Целевой группой по системе представления отчетов о событиях, связанных с безопасностью полетов при ОрВД – восточная часть Европейского региона ИКАО" (ATMGE/SORS), регулярно проводящей совещания в марте и сентябре каждого года). 	COG - октябрь 2006 г.
1-03	EANPG/47	COG (ATMGE)	<p>Уровень знания принципов, связанных с методом назначения кодов ВОРЛ по району вылета (ORCAM), в государствах восточной части Европейского региона ИКАО:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Организовать проведение семинара-практикума по ORCAM в начале 2006 года (предварительно запланировано на 1-3 марта 2006 года в Киеве (Украина)) - Разработать документ по внедрению метода ORCAM для использования государствами-членами СНГ (эта задача будет выполняться под руководством МАК при поддержке со стороны Казахстана и Украины) 	Март 2006 г., отчет на следующем совещании COG в 2006 г.

З А Д А Ч А №	Ссылка	Кем предпринимаются действия	Итоговый документ и меры	Целевой срок
1-04	EANPG/45	COG (ATMGE)	Предложить обновления соответствующих разделов Плана перехода к системам CNS/ATM	выполняется
1-05	EANPG/45	COG (RDGE)	Перечень последующих мер в области ОрВД, которые должны быть приняты государствами в восточной части Европейского региона ИКАО	выполняется
1-06	EANPG/45	COG (RDGE)	Для упрощения ссылок и координации между государствами, а также с другими международными организациями и регионами ИКАО разработать процедуры (и обеспечить их выполнение), а также Каталог маршрутов ОВД для восточной части региона, отражающий новые маршруты.	выполняется
1-07	EANPG/45	COG (RDGE)	Разрабатывать и обеспечивать эффективную сеть маршрутов ОВД в восточной части Европейского региона, предназначенную для использования основными потоками воздушного движения, проходящими через весь Европейский регион ИКАО.	выполняется
1-08	EANPG/45	COG (RDGE)	Обеспечить механизм координации для восточной части региона, позволяющий государствам разрабатывать и уточнять свои предложения о поправке к таблице ATS1 ANP (Doc 7754) без необходимости утверждения их EANPG. Введены новые рабочие процедуры (см. Задачу № 1-06).	выполняется
1-09	Вывод 47/43 EANPG	COG (TF)	Обновить план действий по уровню знания профессионального языка и представить отчет о ходе выполнения. Обеспечить помощь государствам во внедрении ими новых требований к уровню знания профессионального языка	COG - октябрь 2006 г. К 2008 г.
1-10		COG/ИКАО	Изучить преимущества от применения в Европейском регионе метода полета со стратегическом боковым смещением (выполнено в отношении восточной части региона – см. ATMGE/2 SoD: пока не применяется).	COG - октябрь 2006 г.

З А Д А Ч А №	Ссылка	Кем предпринимаются действия	Итоговый документ и меры	Целевой срок
2			АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ – CNS	
2-01	AFSG/8 задачи 1-8, 15	COG (AFSG)	Осуществлять надзор за работой центра управления CIDIN (СМС), как это определено в Справочнике по управлению CIDIN; и обеспечить механизм представления отчетов для рассмотрения и решения краткосрочных проблем в работе этой сети.	выполняется постоянное задание
2-02	AFSG/8 задача 11	COG (AFSG)	Окончательный проект регионального руководства с инструктивным материалом по минимальным нормам безопасности при доступе (физическом и системном) в сеть AFTN/CIDIN.	COG - июнь 2006 г.
2-03	AFSG/8 задачи 8-15	COG (AFSG)	а) Подготовка чернового материала по обновлению и (или) внесению поправок к региональному ANP и другим соответствующим документам ИКАО, включая документацию, необходимую для внедрения системы обработки сообщений ОВД (AMHS) б) проект европейского руководства по AMHS – отчет о ходе работы в) [проект региональной стратегии перехода к ATN] (<i>действия приостановлены в связи с отсутствием согласованных эксплуатационных требований, необходимых для целенаправленного планирования внедрения</i>)	COG - октябрь 2006 г.
2-04	FMG/8 задача 1	COG (FMG)	Контролировать и докладывать EANPG о положении с возможностью выделения частот в различных авиационных диапазонах.	выполняется постоянное задание
2-05	FMG/8 задача 2	COG (FMG)	Обеспечивать эффективный процесс координации в целях достижения согласия, необходимого для присвоения новых частот.	выполняется постоянное задание
2-06	FMG/8 задача 3	COG (FMG/ EUROCONTROL)	Координировать действия в рамках процесса "блокового планирования" в целях удовлетворения новых потребностей в частотах, которые могут быть удовлетворены исключительно за счет переноса уже существующих частотных назначений.	выполняется постоянное задание

З А Д А Ч А №	Ссылка	Кем предпринимаются действия	Итоговый документ и меры	Целевой срок
2-07	FMG/8 9,11	COG (FMG)	В координации с Евроконтролем внедрить средство SAFIRE для электронного обмена координационными данными, необходимыми для обновления таблицы COM.	COG - октябрь 2006 г.
2-08	EANPG/46 п. 4.2.9	COG	Определить общерегиональные потребности в выделении частот для ОВЧ-линии цифровой связи (VDL/4).	COG - октябрь 2006 г.
3			АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ – МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИИ	
3-01	METG/14 задача 1	COG (METG)	Порядок обновления европейской оперативной метеорологической информации (ОРМЕТ), а также контроль данных, представление отчетов и развитие – отчет о ходе работы. Европейский справочник по организации данных ОРМЕТ	COG - октябрь 2006 г.
3-02	EANPG/47 задача 5	COG (METG)	Провести проводимую раз в два года проверку плана на случай непредвиденных обстоятельств, связанных с вулканическим пеплом, и проанализировать результаты этой проверки для принятия любых необходимых мер	выполняется остояннаязадача
3-03	METG/14 задача 8	COG(METG)	Разработка метеорологических прогнозов, направленных на повышение пропускной способности аэропортов – отчет о ходе работы	COG - октябрь 2006 г.
3-04	METG/14 задача 10	COG (METG)	Внедрение метеорологического обеспечения аэронавигации в восточной части Европейского региона – анализ недостатков	COG - октябрь 2006 г.
3-05	COG/33	COG (METG)	Применение требований по метеорологическому обеспечению аэронавигации к полетам на аэродроме и при ОрВД	COG - октябрь 2006 г.
4			АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ – ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМЕ (АОР)	

З А Д А Ч А №	Ссылка	Кем предпринимаются действия	Итоговый документ и меры	Целевой срок
4-01	EANPG/44 вывод 44/23 вывод 44/26	COG (AWOG)	Рассмотреть критерии подготовки метеорологических прогнозов и сводок для полетов в условиях ограниченной видимости (в сотрудничестве с Метеорологической группой)	Отчет о ходе работы на совещании COG в октябре 2006 г.
4-02	COG/24-05	Евроконтроль	а) Определить процедуры ОрВД, способные реально повышать пропускную способность – отчет о ходе работы; б) планирование внедрения процедур, которые возможно внедрить в ближайшем будущем.	выполняется постоянное задание
4-04	EANPG/44 вывод 44/21	Евроконтроль	Унификация альтернативных параллельных рулежных дорожек и разработка предложения по всемирным положениям	COG – октябрь 2006 г.
5			АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ – САИ	
5-01	COG/AIS/MAP	COG (AIS/MAP)	Внедрение САИ/аэронавигационных картографических услуг в восточной части Европейского региона ИКАО – отчет о ходе работы	COG – октябрь 2006 г.
6			ВОПРОСЫ ВНЕДРЕНИЯ	
6-01	FMG/7 задача 8	COG (FMG/ Евроконтроль	Предпринять необходимые шаги и доложить о прогрессе в области внедрения плана частот FMG/VDL Евроконтроля – отчет о ходе работы	COG - октябрь 2006 г.
6-02	EANPG/45	COG	Определить вопросы, касающиеся документации ИКАО, связанные с программой Link 2000 VDL-2	COG – июнь 2006 г.
6-03	EANPG/45	COG	Определить, на изначальном уровне, вопросы, касающиеся документации ИКАО, связанной с внедрением EGNOS, чтобы определить необходимость принятия пункта рабочей программы для проведения более обширной работы	COG – июнь 2006 г.

З А Д А Ч А №	Ссылка	Кем предпринимаются действия	Итоговый документ и меры	Целевой срок
6-04	EANPG/45	COG (AFSG/METG)	Разработать планы по обеспечению перевода на кодовую форму BUFR сообщений ОРМЕТ с учетом ограничений, создаваемых сетью AFS Европейского региона	COG - октябрь 2006 г.
6-05	EANPG решение 47/15	COG	Контролировать выполнение и принимать любые необходимые решения в отношении CCAMS от имени EANPG	2006 г.
6-06	EANPG решение 47/21	COG	Контролировать выполнение и принимать любые необходимые решения в отношении сетки частот с интервалом 8,33 кГц от имени EANPG	2006 г.
7			УПРАВЛЕНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	
7-1	EANPG/45	COG	Разработать региональную рабочую программу по безопасности полетов при аэронавигационном обслуживании для представления на совещании EANPG/48	COG - октябрь 2006 г.

– КОНЕЦ –