



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ В

Пункт 7 повестки дня. Эксплуатационные риски для безопасности полетов

7.3. Другие вопросы реализации

ДОКЛАД, СОДЕРЖАЩИЙ ОЦЕНКУ ПОСЛЕДСТВИЙ В СВЯЗИ С ПРИОСТАНОВЛЕНИЕМ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

(Представлено Корейской Народно-Демократической Республикой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

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

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Ограничение обслуживания: SADIS

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

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

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

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

1.2 Ограничение обслуживания: SITA

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

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

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

1.3 Ограничение обслуживания: Jeppesen

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

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

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

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

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

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

2. ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ

2.1 Приостановленное обслуживание: SADIS

2.1.1 *Последствия для безопасности полетов*

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

- Глобальные прогнозы в узлах регулярной сетки:
 - ветра на высотах;
 - температуры и влажности воздуха на высотах;
 - геопотенциальной абсолютной высоты эшелонов полета;
 - высоты тропопаузы в единицах эшелона полета и температуры тропопаузы;
 - направления, скорости максимального ветра и его высоты в единицах эшелона полета;
 - кучево-дождевых облаков;
 - обледенения;
 - турбулентности.
- Глобальные прогнозы особых явлений погоды (SIGWX).

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

2.1.2 *Последствия для соблюдения требований*

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

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

3.1 *Всемирная системы зональных прогнозов*

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

3.2 *Всемирные центры зональных прогнозов*

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

Вывод 19-го совещания подгруппы APAC

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

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

2.1.3 *Последствия для эффективности*

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

2.1.4 *Финансовые последствия*

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

2.2 **Приостановленное обслуживание: SITA**

2.2.1 *Последствия для эффективности*

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

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

2.2.2 *Последствия для соблюдения требований*

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

Резолюция 39-й сессии Ассамблеи ИКАО

... ..

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

ДОБАВЛЕНИЕ D**Системы обмена данными о пассажирах**

Ассамблея,

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

2.2.3 Финансовые последствия

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

2.2.4 Последствия для авиационной безопасности

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

2.3 Приостановленное обслуживание: Jeppesen**2.3.1 Последствия для безопасности полетов**

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

2.3.2 Финансовые последствия

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

3. НЫНЕШНЯЯ ПРАКТИКА**3.1 Ограниченное обслуживание SITA:**

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

3.2 Ограниченное обслуживание SADIS:

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

3.3 Ограниченное обслуживание Jeppesen:

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

4. ВЫВОД

Принимая во внимание, что:

ГУГА КНДР уже заявила на недавно проведенном совещании между ИКАО и ГУГА, что в ходе проверки в рамках механизма непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) могут быть сделаны негативные для ГУГА выводы в отношении некоторых видов приостановленного обслуживания. Однако было отмечено, что восстановление этих видов обслуживания находится вне сферы компетенции или контроля ГУГА.

4.1 ГУГА КНДР желает предпринять все надлежащие действия для восстановления приостановленных видов обслуживания.

4.2 Поставщикам обслуживания (SITA, SADIS, Jeppesen, Collins (бортовое радиоэлектронное оборудование)), которые приостановили обслуживание в области безопасности полетов и авиационной безопасности настоятельно рекомендуется как можно скорее принять меры по восстановлению приостановленных видов обслуживания с учетом последствий для эффективности международных полетов, безопасности полетов и авиационной безопасности. Следует отметить, что несмотря на обязательства государств соответствующих поставщиков обслуживания соблюдать требования и обязательства Договаривающихся государств согласно Чикагской конвенции, конкретные виды обслуживания были прекращены в результате внутренней политики каждого соответствующего государства, а не со стороны ИКАО.

4.3 ИКАО предлагается сыграть определенную роль в решении проблем, с которыми сталкивается Договаривающееся государство в области безопасности полетов и эффективности производства полетов, в целях обеспечения безопасности полетов, регулярности и эффективности международной авиации. Нельзя оправдать то, что какое-либо государство, предоставляющее требуемое ИКАО обслуживание, может выборочно приостановить обслуживание на основании внутреннего законодательства в нарушение Чикагской конвенции.

— КОНЕЦ —