



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию глобальной аэронавигационной системы

2.1. Эксплуатация и пропускная способность аэродромов

СОКРАЩЕННЫЕ МИНИМУМЫ ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ НА ВПП (RRSM) – 24 ЧАСА

(Представлено Объединенными Арабскими Эмиратами)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлено предложение о внесении поправки в п. 7.11 СОКРАЩЕННЫЕ МИНИМУМЫ ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ НА ВПП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХ ОДНУ ВПП документа *Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения* (PANS-ATM, Doc 4444), с тем чтобы включить положение о сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП (RRSM) вне дневного времени (периода, начинающегося через 30 мин после восхода солнца и заканчивающегося за 30 мин до захода солнца по местному времени).

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, изложенными в п. 3.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В документе *Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения* (PANS-ATM, Doc 4444) отсутствуют процедуры или инструктивные указания для внедрения сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП (RRSM) воздушных судов, использующих одну ВПП, вне дневного времени.

1.2 Схемы движения на Ближнем Востоке (MID) характеризуются тем, что 47 % движений воздушных судов происходит в темное время суток. В качестве инициативы по увеличению пропускной способности Объединенные Арабские Эмираты рассмотрели перевод RRSM на 24-часовую основу по результатам проведения надежных оценок безопасности полетов. Как международный аэропорт Абу-Даби (OMAA/AUH), так и международный аэропорт Дубая (OMDB/DXB) получили разрешение Генерального ведомства гражданской авиации (ГВГА) Объединенных Арабских Эмиратов на проведение эксплуатационных испытаний по завершении комплексной оценки безопасности полетов, в которую были включены выявление опасностей, оценка и меры по снижению факторов риска, а также консультация с заинтересованными сторонами.

1.3 По прошествии испытательного срока в девять месяцев в отсутствие каких-либо вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов или эксплуатации, оба аэродрома получили эксплуатационное разрешение на круглосуточное (Н24) применение RRSМ на постоянной основе.

1.4 Решение ГВГА выдать постоянное разрешение на RRSМ Н24 аэропортам ОМАО и ОМДВ основывалось на успешном проведении испытательного срока, ежемесячных аналитических совещаний заинтересованных сторон, полученной информации о данных, результатах анализа статистической информации об уходах на второй круг по сравнению с нормальным выполнением полетов в дневное время и степени готовности системы управления безопасностью полетов (СУБП) поставщика аэронавигационного обслуживания (ПАНО).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Положения о RRSМ были включены в PANS-АТМ в рамках поправки 1 к девятому изданию в 1969 году. Эта поправка была одобрена Советом 23 января 1968 года и ограничивала использование процедуры только дневным временем – от восхода до захода солнца. Большинство изменений в этой поправке были сделаны по итогам 5-й Аэронавигационной конференции (AN-Conf/5) и были "основаны главным образом на рекомендациях 5-й Аэронавигационной конференции (1967 год), касающихся вопросов повышения безопасности и эффективности международных полетов на этапах захода на посадку, посадки и взлета..."¹.

2.2 Введение сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП было связано с просьбой, поступившей в ходе AN-Conf/5. Представляется, что многие государства уже применяли такие сокращенные минимумы, однако глобальная согласованность явно отсутствовала. Девятое издание PANS-RAC (28.6.1968 года) (до поправки 1) сопровождалось дополнением 1, содержащим заявленные государствами различия, многие из которых включали собственные варианты того, что позже стало известно как RRSМ².

2.3 Примерно через 35 лет в письме государствам 2004/73 было предложено внести обширные изменения в процедуры RRSМ по результатам подробного пересмотра, проведенного Секретариатом. Сообщалось, что это предложение "вытекает из более раннего предложения о поправке к [дополнительным правилам] для Европейского региона, которое высветило несколько вопросов, требующих решения"³. В этом предложении о поправке запрашивались конкретные замечания по вопросу ограничения, накладываемого на ночные операции, и отмечалось, что точки зрения членов Аэронавигационной комиссии (АНК) на этот предмет расходились.

2.4 Как показали ответы на это письмо государствам, несколько государств поддерживали ночные операции, однако при условии проведения приемлемой оценки безопасности полетов. Поступили и некоторые возражения, в частности со стороны Международной федерации ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), а также была выражена общая поддержка статус-кво. Следует отметить, что несколько государств уже использовали сокращенное эшелонирование на ВПП в ночное время и были удовлетворены проведением своих оценок безопасности полетов⁴.

¹ Поправка 1 к девятому изданию PANS-RAC 18.09.1969, п. 3.2.

² Дополнение к девятому изданию PANS-RAC 28.06.1968.

³ Письмо государствам ИКАО 2004/73, 30.7.2004, п. 4.

⁴ Добавление В к рабочему документу АНК AN-WP/7993, декабрь 2004 года.

2.5 Анализируя материалы, Секретариат отметил поступившие отзывы и заметил, что, поскольку визуальный контакт является "неотъемлемым условием применения концепции сокращенного эшелонирования на ВПП"⁵, имеющееся положение (запрет) должно остаться в силе. АНК согласилась с этим, поправка была направлена государствам в письме государствам 2005/51 (поправка 4 к PANS-ATM) и остается в действующем тексте шестнадцатого издания PANS-ATM.

2.6 Как отметила АНК⁶ и несколько государств в своих отзывах на письмо государствам SL 2004/73, ограничение, накладываемое на ночные операции, существенно уменьшает преимущества, предоставляемые процедурой RRSМ⁷. Признано, что аэропорты по всему миру испытывают трудности, связанные с ограничениями пропускной способности, и в задачи *Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)* (Дос 9750) входит увеличение по мере возможности пропускной способности ВПП. Аэропорты, расположенные далеко от экватора, подвергаются воздействию сезонных изменений продолжительности дня и могут ежедневно испытывать ограничения после захода солнца, хотя расписания авиакомпаний остаются без изменений, что влечет последствия для всей сети ОрВД. Сходным образом аэропорты, расположенные в теплых климатических зонах, часто имеют весьма протяженные ВПП и пользуются соответствующими преимуществами, однако это, в свою очередь, может ограничить пропускную способность в тех случаях, когда стандарты эшелонирования основаны только на длине ВПП.

2.7 Внедрение RRSМ и дополнительное устранение ограничения, согласно которому их применение возможно только в дневное время в период, начинающийся через 30 мин после восхода солнца и заканчивающийся за 30 мин до захода солнца по местному времени, сняло бы некоторые ограничения пропускной способности аэропортов. По мере увеличения объема воздушных перевозок будет расти потребность в использовании любого незадействованного потенциала в существующей авиационной системе, и в данном случае у нас есть процедура, безопасность которой в определенных обстоятельствах доказана; не стоит пренебрегать этой возможностью повысить пропускную способность ради более сложных, дорогостоящих и ненужных вариантов.

2.8 Хотя признано, что государства могут отклоняться от PANS, желательно, по возможности, обеспечить согласованность. Общий подход обеспечивает значительно больше единообразия для летного экипажа и предоставляет государствам, нуждающимся в помощи, возможность получения более подробных инструктивных указаний в целях подготовки и анализа оценки безопасности полетов. Он также должен обеспечить больше единообразия благодаря ясным и кратким местным процедурам управления воздушным движением (УВД), что позволит увеличить оперативную гибкость.

2.9 Действующие процедуры PANS-ATM предписывают проведение оценки безопасности полетов для внедрения дневных операций RRSМ, однако ночные операции однозначно исключены при любых обстоятельствах.

2.10 Представляется, что существует возможность перевести существующий запрет на ночные операции в расширенное требование проведения оценки безопасности полетов. Это предоставило бы гибкость, но никоим образом не сделало бы существующие процедуры менее действенными. В тех случаях, когда оценка безопасности полетов учитывает все актуальные

⁵ Добавление В к рабочему документу АНК AN-WP/7993, декабрь 2004 года.

⁶ Протокол тринадцатого заседания 166-й сессии АНК. 15.6.2004

⁷ Добавление В к рабочему документу АНК AN-WP/7993, декабрь 2004 года.

факторы и существуют надлежащие инструменты, процедуры и способы уменьшения риска, не должно быть причин, по которым эту процедуру можно было бы признать ненадлежащей.

2.11 Аэропорты и ПАНО Объединенных Арабских Эмиратов признали значительные выгоды от введения RRSM в ночное время, при этом ни о каких вопросах, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов, не сообщалось. Ниже представлена сводная информация об этих преимуществах:

- a) упрощенные и единообразные процедуры для дневного и ночного времени;
- b) увеличенная пропускная способность для прибывающих воздушных судов (сокращенный интервал на конечном участке);
- c) увеличенная пропускная способность для вылетающих воздушных судов (сокращенное время ожидания);
- d) уменьшенное число уходов на второй круг;
- e) уменьшенное число нарушений интервалов эшелонирования на ВПП.

3. ВЫВОД

3.1 В свете вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующими рекомендациями:

Рекомендация 2.1/хх.

Конференции рекомендуется:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- b) поручить ИКАО рассмотреть поправку к положениям о сокращенных минимумах эшелонирования (RRSM) в разделе 7.11 документа *Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения* (PANS-ATM, Doc 4444), с тем чтобы разрешить операции в темное время суток по результатам проверки безопасности полетов, одобренных соответствующим полномочным органом.

— КОНЕЦ —