

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Пункт 36 повестки дня. Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации

БЕЗОПАСНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В АФРИКЕ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA),
Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (IFALPA),
Международной федерацией ассоциаций авиадиспетчеров (IFATCA),
Организацией аэронавигационного обслуживания гражданской авиации (CANSO))

КРАТКАЯ СПРАВКА

После проведения в 2008 г. Африканской конференции по региональной аэронавигации (RAN) была учреждена Африканская группа по тактическим действиям (TAG). Группе TAG была поставлена задача продвижения постоянного совершенствования эксплуатационной безопасности в африканском воздушном пространстве. Заседания группы TAG проводятся ежемесячно, на которых рассматриваются сообщения о неудовлетворительном состоянии (UCR), и группа также обеспечивает координацию сообщений, полученных Африканским региональным агентством по мониторингу, касающихся полетов выше эшелона FL 290 в воздушном пространстве с сокращенными интервалами вертикального эшелонирования (RVSM). В течение последних месяцев группу TAG ознакомили с информацией о повышении к концу 2014 г. общего риска столкновения при вертикальном эшелонировании до величины $63,7 \times 10^{-9}$ в сравнении с контрольным значением 5×10^{-9} . Данные для 2015 г. пока отсутствуют и, возможно, отразят некоторое улучшение, однако, достижение контрольного значения маловероятно. В настоящем документе устанавливаются некоторые причинные факторы, а также определяется необходимость по незамедлительному исполнению мероприятий для исправления этого неудовлетворительного положения.

Действия: Ассамблее предлагается:

- установить причинные факторы, ведущие к возрастанию общего риска столкновения при вертикальном эшелонировании;
- разработать безотлагательные меры по снижению риска; и
- обеспечить внедрение и непрерывное исполнение корректирующих мероприятий по снижению общего риска столкновения при вертикальном эшелонировании.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

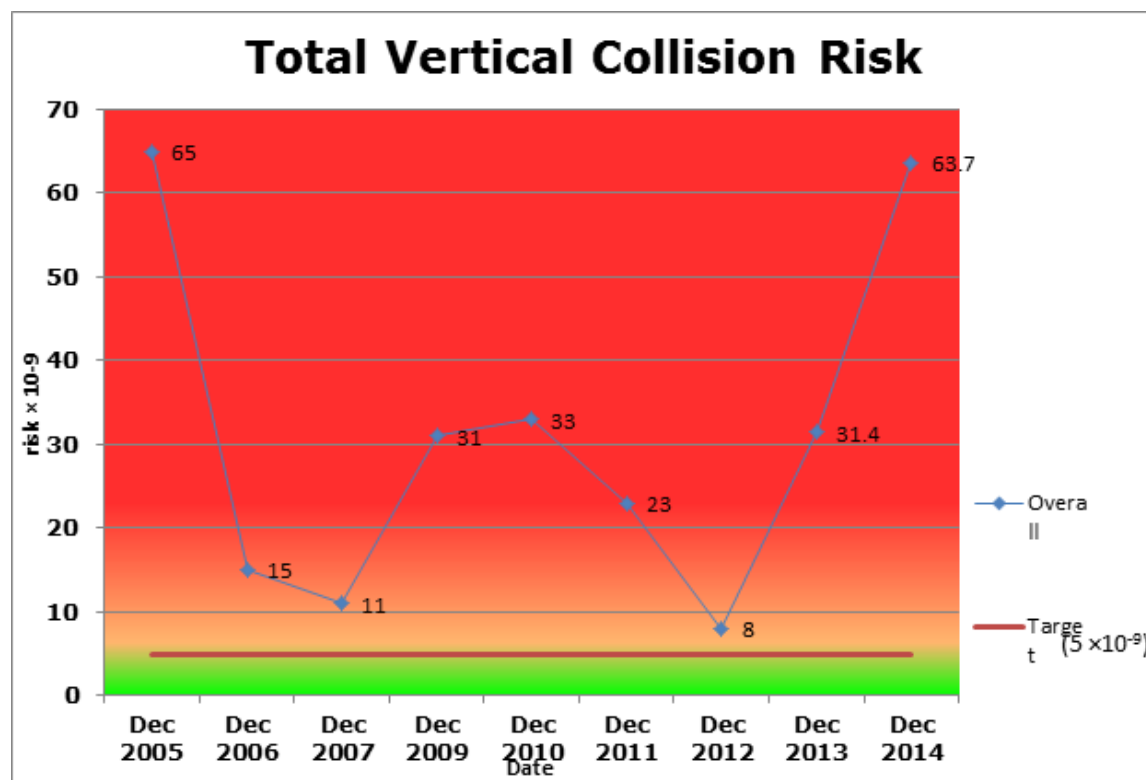
¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены IFALPA.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. При внедрении в Африке сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (RVSM) на Африканской конференции по региональной аэронавигации в 2008 г. была сформирована группа управления проектом, которая затем трансформировалась в Африканскую группу по тактическим действиям (TAG). Заседания группы TAG проводятся ежемесячно, на которых рассматриваются сообщения о неудовлетворительном состоянии (UCR), и группа также обеспечивает координацию с Африканским региональным агентством по мониторингу в отношении полетов в воздушном пространстве с сокращенными интервалами вертикального эшелонирования (RVSM), т. е. FL 290.

1.2. В состав группы TAG входят члены ИКАО, ИАТА, IFALPA, IFATCA и CANSO. Обратная связь по сообщениям о неудовлетворительном состоянии (UCR) поощряется, что привело в прошлом к некоторым улучшениям безопасности. Отчетность является важнейшим условием для данной работы и, несмотря на то, что в сообщениях содержится некоторая настораживающая информация, регион следует отметить за получение таких сообщений.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА



2.1. Представленный выше график отражает озабоченность отрасли относительно выполнения полетов в Африке. По-видимому существует множество факторов, которые стали причиной такого значительного увеличения риска. Сюда включены воздушные суда, получившие разрешение на неправильный эшелон, неправильное пересечение эшелона, а также неправильное эшелонирование в пересечениях, которых это не касается.

2.2. Всего за 2016 г. поступило 24 сообщения об опасном сближении в воздухе, тогда как в 2015 г. таких сообщений было 50. Самые последние данные указывают на то, что риск столкновения при вертикальном эшелонировании продолжает оставаться предметом озабоченности на системном уровне.

2.3. Каждый месяц возникали различные события, которые сказывались на координации между районами полетной информации (FIR), порядками действий пунктов управления воздушным движением (АТС) и системой связи.

2.3.1. В эти сообщения были включены:

- a) воздушные суда, которым УВД указало выполнять полет в неправильном эшелоне (эшелонах с нечетным числом перед нулем в обозначении эшелона вместо четного числа или наоборот);
- b) запасы высоты для полетов в противоположных направлениях в одном и том же эшелоне;
- c) оценки границ района полетной информации, через которые не пролетали или пролетали на неправильном эшелоне;
- d) оценки границ района полетной информации, через которые пролетали к неправильному району полетной информации;
- e) согласованность в действиях, которая не была достигнута между соседними пунктами УВД;
- f) отказы в каналах связи без выполнения каких-либо действий в непредвиденной ситуации;
- g) воздушные суда, не имеющие одобренного RVSM, которым было позволено войти в воздушное пространство RVSM.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1. Возрастание риска при выполнении полетов в Африке является проблемой, которой необходимо уделить внимание. Несмотря на то, что данные для 2015 г. пока отсутствуют, маловероятно приближение к контрольному значению 5×10^{-9} .

3.2. Необходимо немедленно внедрить корректирующие мероприятия, после чего обеспечить их сопровождение для гарантии подтверждения безопасности выполнения полетов. Такие мероприятия должны включать поддержку проекта по исследованию способности обслуживания воздушного движения (АТSCG) и возможности периодического обучения УВД, которое отсутствует в некоторых государствах.