

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

Пункт 37 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

МОДЕРНИЗАЦИЯ СРЕДСТВ ГЛОБАЛЬНОГО (НОРМАЛЬНОГО) ОТСЛЕЖИВАНИЯ РЕЙСОВ

(Представлено Международной федерацией ассоциаций диспетчеров авиакомпаний (ИФАЛДА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Поправка 39 к Приложению 6 возлагает обеспечение слежения за рейсами на операторов воздушного транспорта. Прилагаемый проект Руководства – Циркуляр о внедрении слежения за самолетами – как раз и относит эту обязанность к функциям назначенных лицензированных и нелицензированных служащих специалистов по управлению полетами/авиадиспетчеров и удовлетворяет их требования. Этот документ представляет практические аспекты, важные сегодня для специалистов по всемирному оперативному контролю и авиадиспетчерской службе, включая и других участников контроля и надзора за полетами, соответствующих этим требованиям. Он призывает также к анализу дополнительных предложений в рамках поправки 39 и основанному на оценке риска подходу, а это выполнимо только при полной интеграции планирования полетов и слежения за полетами в центрах авиаоператоров. Это потребует активного включения и расширения роли сообщества специалистов по управлению полетами / авиадиспетчеров, повышения их квалификации, знаний и качества используемого им инструментария.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства учитывать решающую роль и ответственность служащего специалиста по управлению полетами/авиадиспетчера в обеспечении всех положений о нормальном и исключительном слежении за полетами;
- b) призвать ИКАО признать необходимость улучшения и внедрения подхода, основанного на компетентности, к учебнику для служащих специалистов по управлению полетами/ авиадиспетчеров ИКАО (ныне действующий документ Doc 7192 – AN/857 часть D-3, 2-е издание, опубликован в 1998 году);
- c) призвать ИКАО признать необходимость улучшения и внедрения подхода, основанного на компетентности, к учебнику для специалистов по управлению полетами / авиадиспетчеров ИКАО (ныне действующий документ Doc 7192 – AN/857 часть D-3, 2-е издание, опубликован в 1998 году);
- d) запросить от ИКАО помощь в своевременной публикации циркуляров и учебников, а также всех необходимых инструкций и средств для ознакомления с поправкой 39 Приложения 6, часть 1.

Стратегические цели

Этот рабочий документ касается производительности и эффективности аэронавигации, защиты окружающей среды и экономического развития в рамках стратегических целей воздушного транспорта.

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

<p><i>Финансовые последствия</i></p>	<p>Финансовые последствия по большинству пунктов минимальны; однако, п. с) может иметь финансовые последствия для ИКАО, связанные с назначением одного или нескольких работников для сотрудничества с ИФАЛДА по предложенному обновлению учебника. В более длительной перспективе эти затраты ИКАО неизбежны, поскольку учебники всегда должны соответствовать непрерывно меняющемуся миру гражданской авиации. Необходимо учесть также, что ИФАЛДА готова обеспечить предметную экспертизу технического характера для ИКАО без прямой оплаты</p>
<p><i>Справочный материал</i></p>	<p>Итоги дискуссий – NATII/2 Face-to-Face Meeting Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) – Инициатива по внедрению штатного слежения за воздушными судами (NATII) Часть 1 Приложения 6 Приложение 1 Дос 7192 "Руководство по обучению", часть D-3 Письмо государствам AN 11/1.1.29-15/12 Письмо государствам SP 55/4-15/15</p>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная федерация ассоциаций диспетчеров авиакомпаний (ИФАЛДА), основанная в 1961 году по профессиональным стандартам, является всемирной непроизводственной (non-labour) ассоциацией. Мы представляем профессиональные и технические роли, а также ответственность диспетчеров и специалистов по управлению полетами во всем мире. ИФАЛДА признана ИКАО как международная организация, представляющая специалистов по управлению полетами и авиадиспетчеров всего мира, и, как держатель акций отрасли, имеет большой опыт и заинтересована в развитии и утверждении достижений ИКАО в сфере стандартов, процедур и обучения. В этом и других документах ИКАО упоминаются авиадиспетчеры (диспетчеры) и специалисты по управлению полетами (СУП); оба термина по значению идентичны и взаимозаменяемы. Термин "участники контроля и надзора за полетами" означает работников, которых назначает оператор для выполнения функций, подобных функциям диспетчеров или СУП (независимо от наличия у них лицензии), в ходе оперативного управления в тех государствах, где диспетчерская система не нужна.

1.2 Совет утвердил поправку 39 к Приложению 6, часть I, с датой вступления в силу 8 ноября 2018 года. ИКАО также выразила намерение поддерживать эти поправки в Циркуляре "Рекомендации по внедрению нормального слежения за самолетом (Cir 347)" и обновить "Руководство по планированию полетов и управлению расходом топлива" (Дос 9976) реальными вариантами внедрения с использованием методик, основанных на эффективности.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Прежде всего, ИФАЛДА выражает уверенность, что "рекомендации" ИКАО в поправке 39, Приложение 6, часть I, п. 3.3.2, во многих случаях будут рассматриваться некоторыми государственными инспекторами как вопрос соответствия требованиям и поэтому должны быть выделены как таковые в презентации этого рабочего документа. Тем самым ИФАЛДА учла требования поправки 39 Приложения 6 и включенного циркуляра, поскольку они

относятся к специалистам/диспетчерам полетов во всем мире, и сформулировала их следующим образом:

- a) идентифицировать те регионы обслуживания полетов, где сведения о положении самолета поступают на АТС с интервалами 15 мин. или больше;
- b) гарантировать доступность и включение программного обеспечения, так чтобы шла запись операций по контролю сети и автоматические сообщения о положении самолета поступали по меньшей мере каждые 15 мин. и во всех морских регионах (т. е. за территориальным пределом 12 м. миль);
- c) определить и согласовать с процедурами воздушного оператора сохранение данных о слежении за самолетом;
- d) обеспечить утвержденные государственным регулятивным органом указанные выше процедуры сохранения данных слежения;
- e) автоматическое определение последнего известного положения самолета (участие в поиске/спасении, как описано в государственном документе AIP) для поддержки процедур поиска/спасения совместно с назначенными координационными центрами по спасению (RCC);
- f) какими бы ни были процедура и методика, частота и способ сохранения данных слежения провайдером службы воздушной навигации и провайдером службы воздушного движения, - ничто не освобождает диспетчера или лицо, назначенное оператором для контроля и наблюдения за полетами, от обязанности вести оперативный контроль. Для того чтобы вести оперативный контроль, оператор должен знать положения контролируемых самолетов в любой момент;
- g) методика отправления рейса и методики контроля и наблюдения за полетами согласно данной и утвержденной/опубликованной процедуре компании в Системе оперативного контроля:
 - 1) определить и зафиксировать событие, когда положение самолета, вычисляемое по данным системы автоматического слежения (САС) согласно п. 2.1.5, больше не может быть найдено;
 - 2) после этого попробовать установить связь с самолетом;
 - 3) после этого определить центр в данном регионе, контролирующей эту часть воздушного пространства;
 - 4) уведомить это подразделение САС.

2.2 Учитывая изложенное, ИФАЛДА обращает внимание на нереалистичный оперативный контроль и вытекающие из этих предписаний послеполетные трудности для диспетчерских организаций, в свою очередь влекущие за собой целый ряд непредвиденных последствий для операторов, особенно когда необходимые для нормального сопровождения самолета процедуры не могут быть выполнены или недоступны. ИФАЛДА также высоко оценивает роль Комиссии по воздушной навигации (КВН) в анализе и подтверждении потребности в еще одной дополнительной работе по облегчению внедрения этих положений. Эти дополнительные положения и учебные материалы, связанные с выпуском поправки 40

Приложения 6, часть I, будут касаться важнейших проблем, таких как применимость или грузовые самолеты, определенные операции с ограниченными рейсами через океанские регионы, неподконтрольные диспетчеру ситуации, когда элементы, нужные для нормального слежения за самолетом, становятся недоступными (например, сбой провайдера службы связи), своевременный доступ к службам воздушной навигации (ДСВН) и контактная информация оператора.

2.3 Кроме того, КВН одобрила введение дополнительных стандартов и рекомендованных практик SARPS, в которых на основе расчета риска предлагаются вариации под надзором государства, когда избирательно и условно разрешаются некоторые полеты без обеспечения нормальным слежением, основываясь на методиках контроля и наблюдения за полетом, описанных в Приложении 6, часть I, гл. 3.2.4.

2.4 В этом контексте, таким образом, будет уместно подчеркнуть ключевые роли и ответственность всей общности специалистов по управлению полетами/авиадиспетчеров на протяжении нормального полета, а также наведение мостов через провалы в некоторых полетных ситуациях, когда действующие "Требования к нормальному слежению за самолетом" (поправка 39) для вариаций, основанных на расчете риска, необходимо должны быть учтены и действительно удовлетворены.

2.5 Участникам Ассамблеи предлагается учитывать решающую роль общности специалистов по управлению полетами/авиадиспетчеров, как это предписано в требованиях ИКАО Приложения 1, глава 4.6 (лицензия специалиста по управлению полетами/авиадиспетчера), которую она будет играть в достижении намерения и целей дополнительных положений Приложения 6, часть I. Соответствующие фрагменты даны в добавлении А для удобства. С выпуском и широкой распространенностью международной лицензии авиадиспетчера устанавливаются нормальные обязанности, роли и ответственность, включая знания, умения, человеческие качества (например, принципы поведения при опасности или в случае ошибки), правила работы и общения, а также:

- a) тренинг, квалификацию и важнейшие умения, необходимые для понимания описания и использования любых наземных процедур по отправке рейсов и оперативному контролю, а также процессов, описанных в руководствах для диспетчера и оператора;
- b) тщательную оценку общих возможностей самолета и его систем с точки зрения отправки самолета и возможности отслеживать его полет;
- c) обеспечение готовности всех средств определения положения и связи с самолетом по системам ACARS, ОБЧ и "телефонная заплата";
- d) ситуативную готовность к провалам частоты и длительности автоматического поступления информации по всему маршруту полета;
- e) сопровождение четко определенных и специфических потерь положения самолета, меры улучшения, процедуры при непредвиденных обстоятельствах.

2.6 Кроме того, ИФАЛДА предлагает, чтобы такие процедуры утверждались в рамках аудита IOSA, а ISARPS пропорционально уменьшали нагрузку на государства по обеспечению соответствия и согласованности с ISARPS и участвовали в реализации их даты применимости. Эти ISARPS должны включать необходимые изменения в порядке сертификации воздушного оператора и/или программ надзора, чтобы вводить любые специфические новые требования

относительно рабочего региона. Эти обновления могут включать также изменения в политике и процедурах в учебниках оператора, в учебных процедурах и системах для соответствия приложимым требованиям. Соответственно, это должно быть согласовано с вопросами протокола USOAP.

3. ВЫВОД

3.1 ИФАЛДА полностью поддерживает дополнительные SARPS как эффективную гарантию безопасности и эффективности полетов с сопровождением воздушного оператора в определенных регионах и длительности таких полетов, когда положения нормального слежения нельзя выполнить полностью. Фактически эти провалы устраняются усилением активной роли лицензированных и нелицензированных специалистов по воздушному управлению/ авиадиспетчеров и применением подхода, основанного на компетентности, с использованием всего доступного ПО и средств связи, развернутых для оперативного контроля.

3.2 ИФАЛДА активно поддерживает другие организации отрасли, такие как ИАТА, в разработке требований IOSA и будет продолжать эту поддержку, обеспечивая практическое внедрение этих дополнительных SARPS.

3.3 ИФАЛДА активно участвует вместе с ИКАО и другими держателями акций в анализе и переиздании Doc 7192, часть D3 (специалисты по управлению полетами/ авиадиспетчеры) и, в конечном счете, движется к подходу, основанному на компетенции и эффективности, с последующим включением в Doc 9868 PANS-TRG (добавление).

ДОПОЛНЕНИЕ

ФРАГМЕНТЫ ИЗ ПРИЛОЖЕНИЯ 1 ИКАО

...

4.6 Свидетельство сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера

4.6.1 Требования, предъявляемые при выдаче свидетельства

4.6.1.1 *Возраст*

Кандидат не моложе 21 года.

4.6.1.2 *Знания*

Кандидат продемонстрировал уровень знаний, который соответствует правам, предоставляемым обладателю свидетельства сотрудника по обеспечению полетов, по крайней мере в следующих областях:

Воздушное право

- a) правила и положения, касающиеся обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов; соответствующие правила и процедуры обслуживания воздушного движения;

Общие знания по воздушным судам

- b) принципы работы двигателей самолетов, систем и приборного оборудования;
- c) эксплуатационные ограничения самолетов и двигателей;
- d) перечень минимального оборудования;

Расчет летных характеристик, процедуры планирования и загрузка

- e) влияние загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушных судов; расчеты массы и центровки;
- f) оперативное планирование полета; расчеты расхода топлива и продолжительности полета по топливу; процедуры выбора запасного аэропорта; управление крейсерским полетом по маршруту; увеличенная дальность полета;
- g) подготовка и представление планов полета для целей ОВД;
- h) основные принципы систем планирования с помощью компьютеров;

Возможности человека

- i) возможности человека применительно к обязанностям диспетчера, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок.

Примечание. Инструктивный материал по разработке учебных программ, касающихся возможностей человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683);

Метеорология

- j) авиационная метеорология; перемещение областей низкого и высокого давления; структура фронтов, возникновение и характеристики особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;
- k) понимание и применение авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; коды и сокращения; правила получения и использование метеорологической информации;

Навигация

- l) принципы аэронавигации и особенно правила выполнения полета по приборам;

Эксплуатационные правила

- m) пользование аэронавигационной документацией;
- n) эксплуатационные процедуры перевозки обычных и опасных грузов;
- o) процедуры, касающиеся авиационных происшествий и инцидентов; правила полетов в аварийной ситуации;
- p) процедуры, связанные с актами незаконного вмешательства и диверсиями в отношении воздушных судов;

Принципы полета

- q) принципы полета, относящиеся к соответствующей категории воздушного судна;

Радиосвязь

- r) правила ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями.

4.6.1.3 *Опыт*

4.6.1.3.1 Кандидат приобрел следующий опыт:

- a) проработал в общей сложности два года на какой-либо одной или нескольких (в любом сочетании) должностях, указанных в подпунктах 1)–3) включительно, при условии, что

при любом сочетании опыта период работы в любой из перечисленных ниже должностей составляет не менее одного года:

- 1) член летного экипажа воздушного судна транспортной авиации; или
- 2) метеоролог в организации, обеспечивающей полеты воздушных судов транспортной авиации; или
- 3) диспетчер УВД или технический руководитель сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов воздушных судов транспортной авиации;

или

- b) проработал по крайней мере один год в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов воздушных судов транспортной авиации;

или

- c) успешно закончил курс подготовки по утвержденной программе.

4.6.1.3.2 Кандидат проработал под наблюдением сотрудника по обеспечению полетов не менее 90 рабочих дней на протяжении 6 мес непосредственно перед подачей заявления.

4.6.1.4 Умения

Кандидат продемонстрировал свою способность:

- a) производить точные и приемлемые с эксплуатационной точки зрения анализы погоды на основе серий ежедневных синоптических карт и сводок погоды; обеспечивать проведение обоснованных с эксплуатационной точки зрения инструктажей об условиях погоды, преобладающих в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду для транспортной авиации, уделяя особое внимание аэропортам назначения и запасным аэропортам;
- b) определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить точные, заполненные от руки и/или с помощью компьютера планы полетов;
- c) обеспечивать оперативный контроль и оказывать все прочие виды помощи при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях в соответствии с обязанностями обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов;
- d) распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

Примечание. Инструктивный материал по применению контроля факторов угрозы и ошибок содержится в дополнении С к главе 3 Правил аэронавигационного обслуживания "Подготовка персонала" (Doc 9868, PANS-TRG) и в главе 2 части II Руководства по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).

4.6.2 Права обладателя свидетельства и условия,
соблюдаемые при осуществлении таких прав

При условии соблюдения требований, указанных в п. 1.2.5, обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов имеет право выполнять функции сотрудника по обеспечению полетов в любом районе при условии, что он отвечает требованиям, установленным в Приложении 6.

...

— КОНЕЦ —