

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

**ДОКЛАД КОМИТЕТА А
ПО ПУНКТУ 4 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый доклад утвержден Комитетом А для передачи
пленарному заседанию.

Карстен Тейл
Председатель
Комитета А

*Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует
поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

4. Пункт 4 повестки дня. Меры по повышению пропускной способности

4.1 ВВЕДЕНИЕ

4.1.1 В рамках данного пункта повестки дня совещание напомнило о проблемах, с которыми столкнулись некоторые регионы в результате увеличения потребностей в воздушном движении и ограниченной пропускной способностью воздушного пространства, а также рассмотрело некоторые усилия как на глобальном, так и на региональном уровнях в целях повышения пропускной способности и создания более эффективных эксплуатационных условий. Кроме того, была рассмотрена роль положений ИКАО с учетом того важного значения, которое такие положения имеют для обеспечения более эффективного и действенного использования существующего воздушного пространства.

4.1.2 Совещание произвело обзор глобальных и региональных принципов и руководящих указаний, которыми должны руководствоваться государства и PIRG при разработке мер по повышению пропускной способности, а также взаимосвязи повышения пропускной способности и безопасности, уделяя особое внимание безопасности на ВПП. Ввиду масштабности вопросов, связанных с повышением пропускной способности, совещание также воспользовалось данной возможностью для того, чтобы произвести обзор и дать оценку конкретных стратегий, некоторые из которых уже рассматриваются отдельными государствами и/или регионами для повышения пропускной способности в ближайшей перспективе.

4.2 ГЛОБАЛЬНЫЕ МЕРЫ

4.2.1 Совещание признало, что во многих областях спрос на воздушные перевозки зачастую превышал существующие возможности аэронавигационной системы, что привело к появлению существенных негативных последствий не только для авиационной отрасли, но и для состояния экономики в целом. В долгосрочной перспективе это потребовало внедрения системы ОрВД, которая позволила максимально использовать расширенные возможности, обеспечиваемые новейшими техническими достижениями на основе принципа совместного принятия решений (CDM). В частности, на протяжении последнего десятилетия большинство государств и все регионы ИКАО приступили к осуществлению программ, направленных на усовершенствование практики авиационных перевозок за счет использования новых технологий. Однако совещание отметило, что выводы, сделанные в соответствии с пунктом 1 повестки дня, подчеркнули необходимость всеобъемлющей концепции интегрированной и глобальной системы ОрВД, основанной на четко установленных требованиях. Эта концепция в свою очередь призвана стать основой для разработки требований ОрВД и скоординированного внедрения технологий CNS/ATM.

Оперативная концепция ОрВД

4.2.2 Как отметило совещание, нужно, чтобы эксплуатационная концепция ОрВД и все возможности повысить пропускную способность и усовершенствовать производство полетов воздушных судов, например на основе использования 4-мерных траекторий и ADS-B, могли адаптироваться к уникальным эксплуатационным условиям и потребностям различных государств и регионов. Кроме того, существует целый ряд экономических, правовых, политических,

финансовых, экологических и организационных вопросов, которые варьируются в зависимости от региона. Совещание далее отметило, что процессы планирования на глобальном, региональном и национальном уровнях должны предусматривать хорошо принимаемую, управляемую и рентабельную последовательность усовершенствований, внедряемых с учетом потребностей пользователей, которая, в конечном счете, приведет к созданию системы, отвечающей требованиям в плане безопасности полетов, авиационной безопасности, пропускной способности, эффективности и охраны окружающей среды. Эксплуатационная концепция ОрВД служит основой для выработки требований ОрВД, установления целей и извлечения будущих преимуществ, обеспечивая тем самым базу для разработки региональных и национальных планов внедрения ОрВД.

4.2.3 Признание того, что государства и регионы отличаются друг от друга и имеют разные потребности, обуславливающие разные решения, является фундаментальным аспектом эксплуатационной концепции ОрВД. Наряду с этим планы всех государств должны быть максимально единообразными для обеспечения международной стандартизации и интеграции решений, которые не должны безосновательно вводить требования в отношении оснащения различными видами оборудования воздушных компонентов ОрВД или различными системами на земле.

4.2.4 Во многих районах удовлетворительным ответом в кратко- и среднесрочном плане могут стать простые решения, основанные на региональной гармонизации или сотрудничестве в пределах однородного региона, в то время как в других регионах могут потребоваться более сложные системы ОрВД и более тонкие политические и правовые договоренности. Совещание также отметило, что PIRG добились значительного прогресса в деле внедрения систем CNS/ATM, и в некоторых случаях они работали на межрегиональной основе с целью продвижения глобальных инициатив. В этой связи упоминался целый ряд инициатив, в том числе введение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) над Южно-Китайским морем (он будет распространен на Ближний Восток и Бенгальский Залив) в сочетании со структурой маршрутов, проходящих между Европой, Ближним Востоком и Азией южнее Гималаев (EMARSSH). Такие межрегиональные скоординированные инициативы дали значительные преимущества как службам ОрВД, так и пользователям. Совещание также приняло к сведению предложение о том, чтобы начать в Азиатско-тихоокеанском регионе планирование дальнейшего расширения пропускной способности воздушного пространства и, в частности, внедрения полетов с требуемыми навигационными характеристиками (RNP) 4 с учетом будущего увеличения объема воздушных перевозок. В этой связи признавалось, что в ходе процесса регионального планирования государства и эксплуатанты воздушных судов будут выполнять важную роль в обеспечении необходимого процесса эксплуатационного утверждения. Подчеркивалась также необходимость того, чтобы государства придерживались положений ИКАО, которые содержатся в Приложении 11 ИКАО *"Обслуживание воздушного движения"* и документе *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Doc 4444), при внедрении RNP и не создавали необычных параметров или расстояний между линиями пути.

4.2.5 В ходе обсуждения подчеркивалось значение межрегиональной координации. Совещание отметило, что существующие механизмы уже предоставляют возможность государствам и PIRG применять межрегиональный подход к таким процедурам увеличения пропускной способности, которые, вполне вероятно, скажутся и на их соседях. Напоминалось об уже существующих механизмах межрегиональной координации, однако совещание признало, что следует использовать и другие координационные механизмы, включая неформальные

координационные совещания между соседними регионами. Совещание завершило обсуждение следующей рекомендацией:

Рекомендация 4/1. Согласование аэронавигационных систем по регионам

ИКАО рекомендуется:

- a) поддерживать и дополнительно совершенствовать механизм межрегиональной координации планирования и осуществления мер по повышению пропускной способности и совершенствования характеристик ОрВД между регионами для обеспечения согласованного развития, направленного на повышение эффективности и безопасности полетов;
- b) систематически участвовать во всех региональных инициативах, направленных на повышение пропускной способности и совершенствование характеристик ОрВД; и
- c) настоятельно призвать те государства, которые еще не сделали этого, создать национальные комитеты по координации и внедрению CNS/ATM, уведомляя соответствующие региональные бюро ИКАО о точке контакта в целях содействия согласованному переходу на системы CNS/ATM.

Положения ИКАО

4.2.6 Напоминалось, что гармонизация деятельности гражданской авиации проходит в глобально признанных рамках Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), которые охватывают применяемые во всем мире процедуры. Эти SARPS в Приложениях ИКАО дополняются Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS), в которых более подробно, чем в SARPS, изложены фактические процедуры, подлежащие применению органами ОВД. Для учета конкретных потребностей, существующих на региональном уровне, развитие международной гражданской авиации дополнительно регулируется региональными аэронавигационными планами (АНП), в которых подробно описаны средства и виды обслуживания, которые государства должны предоставлять в соответствии со статьей 28 Конвенции. Дополнением к АНП служат *Дополнительные региональные правила ИКАО* (SUPPS, Дос 7030), которые представляют собой процедурную часть АНП и призваны учитывать те потребности в конкретных областях, которые не охватываются всемирными положениями.

4.2.7 Поскольку безопасность полетов, регулярность и эффективность воздушных перевозок в большой степени зависят от единообразного применения процедур на глобальной основе, совещание признало чрезвычайно важным, чтобы Дополнительные региональные правила не вступали в противоречие с положениями, содержащимися в Приложениях и PANS. Кроме того, они должны либо детально уточнять региональные варианты таких положений, либо вводить региональную процедуру, имеющую обоснованное эксплуатационное значение, дополнительно к существующим положениям Приложений или PANS и, кроме того, в них следует избегать внесения изменений в тексты процедур, имеющих аналогичный смысл и применимых не только в одном регионе. Особенно важно, чтобы в Дополнительных региональных правилах указывался

метод выполнения процедурных положений, содержащихся в Приложениях и PANS, когда он отличается от опубликованного в АНП изложения или описания материала в отношении требуемых средств и служб. Совещание отметило, что в Дополнительных региональных правилах также могут указываться разрешенные дополнения к положениям Приложений и PANS.

4.2.8 Совещание далее отметило, однако, что некоторые государства, пытаясь разрабатывать и внедрять процедуры, связанные с увеличением пропускной способности, стремятся использовать Дополнительные региональные правила в качестве средства гармонизации таких процедур среди соседних государств. В ряде случаев предложения вступали в противоречие с теми положениями, которые уже содержатся в Приложениях и/или PANS, и такие предложения не могли рассматриваться.

4.2.9 Совещание согласилось с тем, что в качестве долгосрочной цели внедрение системы ОрВД, позволяющей в максимальной степени использовать расширенные возможности, обеспечиваемые техническими достижениями, является ключом к созданию безопасной и эффективной глобальной системы ОрВД. В рамках эксплуатационной концепции ОрВД рассматривается вопрос о том, что требуется для придания дополнительной гибкости действиям пользователей и обеспечения максимально эффективных эксплуатационных условий в целях повышения пропускной способности системы и уровней безопасности полетов в будущей системе. Поэтому такая долгосрочная цель предпочтительнее промежуточных мер специального характера, осуществляемых на региональной основе.

4.2.10 Хотя учитывалось, что в рамках существующих SARPS и PANS удовлетворение региональных потребностей в повышении пропускной способности может подчас занимать много времени, совещание согласилось с тем, что крайне важно, чтобы государства и группы PIRG продолжали предлагать ИКАО процедуры повышения пропускной способности с целью возможного изменения глобальных положений вместо внедрения на региональном уровне. В конечном итоге это позволит избежать опасности несоответствия существующим положениям ИКАО.

Процесс планирования, ориентированный на улучшение рабочих показателей

4.2.11 Совещание было проинформировано о нынешних усилиях по улучшению предоставления обслуживания ОрВД в Европе в рамках всеобъемлющего процесса планирования, ориентированного на улучшение рабочих показателей [как это изложено в "Европейском плане согласованного внедрения" (ЕСIP)]. ЕСIP является частью процесса планирования, при котором предпочтение при принятии решения отдается преимуществам, а не технологии, и в основу которого положено определение и достижение поддающихся количественному определению и измерению целевых рабочих показателей системы ОрВД по ключевым аспектам функционирования ОрВД. На начальном этапе этот процесс был применен в отношении повышения пропускной способности.

4.2.12 Совещание отметило, что с точки зрения практической применимости этот процесс соответствует процессу реализации положений Аэронавигационного плана/документа ИКАО по внедрению средств и видов обслуживания (ANP/FASID), а также положениям *Глобального аэронавигационного плана ИКАО применительно к системам CNS/ATM (Doc 9750)*.

4.2.13 Далее отмечалось, что авиакомпании – члены ИАТА поддержали принцип планирования, ориентированного на улучшение рабочих показателей и предполагающего широкомасштабное, последовательное и своевременное использование имеющихся в настоящее время возможностей для наращивания потенциала ОрВД.

4.2.14 Совещание отметило, что некоторые PIRG уже внедряют отдельные элементы европейского подхода, в частности в том, что касается совместной деятельности в рамках сообщества ОрВД. Тем не менее совещание также согласилось с тем, что такой подход может стать примером, который каждая PIRG может изучить для возможного применения в своем соответствующем регионе. Совещание поэтому согласилось принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/2. Изучение планирования, ориентированного на улучшение рабочих показателей, и методов внедрения

Государствам следует изучить подход к планированию и внедрению, широко применяемый европейскими государствами, в целях возможного применения его элементов в своих соответствующих регионах.

4.2.15 Подчеркивалось значение совместного принятия решений и глобального управления потоками воздушного движения в деле повышения пропускной способности и обеспечения ОрВД в крупных районах. Была представлена информация об усилиях ряда государств, которые ведут совместную работу в этой области. Совещание признало, что эти государства уже реализуют общие цели и преимущества таких усилий, в число которых входит создание целостной системы, пересекающей международные границы, на основе обмена информацией для повышения безопасности полетов и эффективности ОрВД. Совещание отметило, что раздел эксплуатационной концепции, касающийся приведения в соответствие спроса и пропускной способности, во многом соответствует предпринимаемым усилиям и что деятельность по приведению в соответствие глобального спроса и пропускной способности должна получить приоритетное значение в качестве важного фактора, содействующего созданию желаемой целостной системы ОрВД. Совещание поэтому одобрило следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/3. Совместное принятие решений и глобальное согласование спроса и пропускной способности

ИКАО рекомендуется:

- a) разработать SARPS и процедуры глобального управления потоками воздушного движения и пропускной способностью на основе концепции согласования спроса и пропускной способности, как она описывается в эксплуатационной концепции; и
- b) разработать инструктивный материал для государств по применению методов глобального согласования спроса и пропускной способности на основе процессов совместного принятия решений, а также обмена авиационной информацией в соответствии с эксплуатационной концепцией;

4.2.16 Высказывалось мнение о том, что распространившаяся в ряде аэропортов практика запрещения полетов в ночное время привела к ограничению пропускной способности при обслуживании воздушного движения. В условиях увеличения объема перевозок такие ограничения приводят к заторам воздушного движения и к несбалансированности использования авиационной инфраструктуры. Приняв к сведению выраженное мнение, совещание напомнило о том, что политика и практика ИКАО в связи с охраной окружающей среды изложены в резолюции А33-7 Ассамблеи, причем в приложении С к этой резолюции конкретно упоминается как "сбалансированный подход" к регулированию уровней авиационного шума.

4.3 РЕГИОНАЛЬНЫЕ МЕРЫ

Единое европейское небо

4.3.1 Совещанию была представлена информация о предпринимаемых в некоторых частях Европейского региона усилиях для решения особых проблем, с которыми сталкивается регион в плане увеличения объема воздушных перевозок, и проблем, связанных с таким увеличением. Эта инициатива получила название "Единое европейское небо" и была выдвинута министрами транспорта Европейского Союза (ЕС) в связи с предложением Европейской комиссии. Кроме того, резкое увеличение объема воздушного движения стало повышать нагрузку на систему. Последующее соглашение привело к разработке согласованных правил сертификации поставщиков обслуживания, взимания сборов, трансграничной организации регулирования воздушного пространства, а также обеспечило повышение уровня сотрудничества между гражданскими и военными органами и стандартизации оборудования. Предусматривается стандартизированная выдача свидетельств, позволяющая нанимать диспетчеров воздушного движения в других государствах-членах, где имеет место нехватка персонала, а также использование более однородного воздушного пространства с целью упрощения процедур обеспечения безопасности полетов и экономии топлива за счет предоставления возможности воздушным судам летать по более прямым маршрутам.

4.3.2 Хотя инициатива "Единое европейское небо" разрабатывалась для решения особых проблем, свойственных одному региону, совещание признало, что этот проект или его части могут быть адаптированы к условиям других регионов или для глобального использования в рамках дальнейших усилий по созданию взаимодействующей и более цельной глобальной системы ОрВД. Тем не менее совещание также признало, что было бы целесообразно более тщательно изучить, проанализировать и рассмотреть достигнутый прогресс, а также выявленные трудности, с тем чтобы определить возможность, сроки и способы адаптации данного проекта для глобального использования или же для использования ее другими регионами. Совещание поэтому согласилось принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/4. Изучение и анализ подхода к обеспечению глобальной гармонизации на основе концепции "Единое европейское небо"

ИКАО рекомендуется следить за реализацией проекта "Единое европейское небо" на предмет его возможного использования в других однородных регионах или на глобальном уровне.

Программа по безопасности операций на ВПП

4.3.3 Совещанию была представлена информация относительно проводимой в настоящее время или планируемой работы по вопросу безопасности операций на ВПП. Совещание отметило, что ряд государств и международных организаций, включая ИКАО, приступили к осуществлению масштабных программ для улучшения положения дел в связи с несанкционированными выездами на ВПП. Совещание отметило, что Аэронавигационная комиссия определила ряд критических областей, в которых, по ее мнению, следует провести исследования и которые имеют отношение к общей проблеме безопасности операций на ВПП. К ним относятся: радиотелефонная фразеология, знание языков, правила УВД, стандарты и требования к характеристикам оборудования, светотехнические средства и маркировочные знаки аэродромов, карты аэродромов, эксплуатационные аспекты, знание обстановки и человеческий фактор.

4.3.4 Рассмотрев соответствующие положения и инструктивные материалы ИКАО, совещание отметило, что уже проведена большая работа. Совещание также отметило, что ИКАО приступила к осуществлению глобальной информационно-ознакомительной кампании с целью стимулировать государства выполнять соответствующие положения и внедрять программы по безопасности операций на ВПП. В этой связи совещанию также была представлена информация о том, что начало кампании ознаменовалось созданием интерактивного инструментального комплекта ИКАО на базе CD-ROM, содержащего ссылки на соответствующие SARPS ИКАО и другие имеющиеся документы по программам безопасности операций на ВПП, видео, электронные версии плакатов и т. д. ИКАО также организовала серию семинаров по безопасности на ВПП и управлению безопасностью полетов при ОВД в различных регионах ИКАО.

4.3.5 В отношении существенной работы, которая уже ведется в ряде государств и регионов, был выдвинут целый ряд аналогичных предложений, рекомендующих ИКАО применять международный подход, который может привести к выработке эффективного глобального решения. В частности, для уменьшения риска во всемирном масштабе и совершенствования управления факторами риска несанкционированного выезда на ВПП рекомендовалось вести сбор стандартизированной информации, касающейся несанкционированных выездов на ВПП. Высказывалось мнение о том, что стандартизация определения понятия "несанкционированный выезд на ВПП", классификация несанкционированных выездов на ВПП по степени тяжести и типу ошибки, а также наличие базы данных о несанкционированных выездах на ВПП дадут следующие преимущества:

- a) создание более совершенной глобальной системы информации о статистике и тенденциях в области несанкционированных выездов на ВПП для расширения диапазона идентификации факторов риска; и
- b) усовершенствование управления факторами риска во всемирном масштабе.

4.3.6 Вниманию совещания были представлены результаты работы министерства транспорта Канады и NAV CANADA по анализу явления роста числа несанкционированных выездов на ВПП. Согласно докладу министерства транспорта по этому вопросу тенденция роста несанкционированных выездов на ВПП потенциально обусловлена рядом факторов, включая увеличение объема воздушного движения, процедуры повышения пропускной способности в связи с увеличением объема движения, схемы размещения аэропортов и человеческие факторы. Если говорить кратко, то в докладе делаются выводы о том, что:

- a) потенциальные возможности несанкционированных выездов на ВПП возрастают более быстрыми темпами, чем объем воздушного движения;
- b) многие проекты реконструкции аэродромов обусловили более сложные схемы аэродромов, которые, наряду с неудовлетворительными проектированием, маркировкой, светотехническими системами аэродромов, а также отсутствием стандартных маршрутов руления, усугубили ситуацию; и
- c) такие факторы, как увеличение объема воздушного движения, процедуры повышения пропускной способности и физическое расположение аэродрома, могут все вместе обострить потенциальную проблему несанкционированных выездов на ВПП на некоторых аэродромах, а ошибка человека является тем механизмом, из-за которого потенциальные инциденты, обусловленные вышеуказанными факторами, становятся реальными событиями.

4.3.7 Согласно результатам проведенного в 2001 году опроса пилотов и диспетчеров воздушного движения в отношении конкретных проблем безопасности операций на ВПП, а также по материалам анализа имеющихся данных несанкционированные выезды на ВПП были определены как одна из наиболее серьезных проблем безопасной эксплуатации аэропортов. Подготовленный на основе этих материалов Европейский план мероприятий по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП содержал выводы упомянутого опроса и более 50 рекомендаций вместе с соответствующим дополнительным материалом. Было отмечено, что этот план мероприятий подчеркивает необходимость изменения некоторых положений ИКАО. Совещание приняло к сведению, что в настоящее время осуществляется официальная рассылка плана мероприятий занимающимся безопасностью полетов национальным авиационным полномочным органам государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА).

4.3.8 Совещание согласилось с тем, что осуществление государствами программ безопасности операций на ВПП является важным фактором в решении проблемы обеспечения безопасности операций на аэродромах и что осуществляемые в настоящее время или планируемые действия ИКАО окажут необходимую поддержку таким мероприятиям. В этой связи совещание отметило, что инструментальный комплект ИКАО на базе CD-ROM также может быть более эффективным средством с точки зрения доступа и обновления, чем выработка традиционных инструктивных материалов. В частности, содержащийся в Европейском плане мероприятий материал считался полезным для включения в такой инструментальный комплект. В ходе дискуссии была отмечена также придаваемая государствами важность вопросам согласования радиотелефонной речевой связи и совершенствования радиотелефонной фразеологии. Была подчеркнута важность для всех государств внедрить опубликованную в PANS-ATM фразеологию, в частности касающуюся безопасности использования ВПП.

4.3.9 Совещание согласилось с тем, что ИКАО следует разработать официальное определение термина "несанкционированный выезд на ВПП". Было также согласовано, что ИКАО следует стандартизировать классификацию опасности несанкционированных выездов на ВПП и типов ошибок, которая в максимально возможной степени соответствует существующим классификациям, и включить ее в соответствующую базу данных. Такая классификация будет содействовать определению и измерению риска, а наличие данных в общей базе данных позволит улучшить статистический анализ. В этом отношении совещание отметило, что дальнейшее совершенствование системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах

(ADREP) ИКАО будет содействовать предоставлению государствами сведений о случаях несанкционированных выездов на ВПП.

4.3.10 Совещание также признало, что любая взаимосвязь между процедурами повышения пропускной способности и потенциальным увеличением числа выездов на ВПП должна стать предметом соответствующих исследований в области безопасности, которые будут проводиться в случае рассмотрения каким-либо государством таких процедур. Совещание было информировано о том, что с целью обеспечить поддержку соответствующей пропускной способности безопасно и в любых погодных условиях ряд государств предпримут совместную попытку использовать *Руководство по усовершенствованной системе управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)*, которое вскоре будет опубликовано ИКАО. Совещание отметило, что Европейское сообщество и его государства-члены приступили к введению использования Руководства по A-SMGCS и, в частности, той его части, которая касается функций наблюдения и управления, с целью установки такой системы в европейских аэропортах. В этой связи совещание было проинформировано о том, что ИКАО имеет установленную задачу (АТМ-9703) в *Технической программе работы (ТПР) Организации в области аэронавигации* продолжать разрабатывать эксплуатационные требования для A-SMGCS, причем такие новые положения будут учитывать программы исследований и разработок, проводящихся в ряде государств.

4.3.11 В отношении предложения о включении требований об обучении правилам ведения связи и методам работы в контролируемой зоне для персонала, работающего на ВПП и в непосредственной близости, совещание высказало мнение о том, что такая мера требует дальнейшего рассмотрения в контексте предпринимаемых усилий по пересмотру требований и инструктивных материалов ИКАО.

4.3.12 Завершив обсуждение этих вопросов, совещание согласилось принять следующие рекомендации:

Рекомендация 4/5. Программы обеспечения безопасности на ВПП

Государствам рекомендуется:

- a) принять соответствующие меры для повышения безопасности на ВПП во всем мире посредством осуществления программ повышения безопасности на ВПП; и
- b) вести сбор данных об инцидентах выезда на ВПП и обмениваться ими в соответствии с главой 8 *"Предотвращение авиационных происшествий"* Приложения 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*.
- c) учитывать ту часть *Руководства по усовершенствованной системе управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS)*, которая касается функций наблюдения и управления, при внедрении таких систем в аэропортах.

Рекомендация 4/6. Процедуры повышения пропускной способности

Государствам рекомендуется при рассмотрении процедур повышения пропускной способности на аэродромах проводить соответствующие исследования безопасности и должным образом учитывать воздействие на безопасность на ВПП.

Рекомендация 4/7. Глобальная система информации об управлении факторами риска несанкционированных выездов на ВПП

ИКАО рекомендуется:

- a) в срочном порядке разработать официальное определение термина "несанкционированный выезд на ВПП" как необходимого условия дальнейших действий, предпринимаемых в данной области; и
- b) усовершенствовать систему представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP), включив в нее общую классификацию несанкционированных выездов на ВПП по степени тяжести последствий, типу ошибки и/или факторам, способствующим несанкционированным выездам.

Устранение недостатков в области аэронавигации

4.3.13 Совещание напомнило об усилиях, предпринимаемых ИКАО, PIRG и государствами в деле устранения недостатков в области аэронавигации и внедрения всех региональных аэронавигационных планов в целях дальнейшего повышения нынешнего уровня безопасности полетов. Кроме того, 33-я сессия Ассамблеи ИКАО (сентябрь-октябрь 2001 года) в своей резолюции A33-16 настоятельно призвала государства проявлять политическую волю в целях предпринятия мер по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок по линии Универсальной программы проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), исправлению недостатков, выявленных в процессе регионального планирования и связанной с ним деятельности, и распространить необходимые правила по внедрению систем обеспечения безопасности полетов, разработанные под эгидой Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

4.3.14 С целью использовать уже наметившиеся подвижки было предложено настоятельно призвать государства и пользователей рассмотреть соответствующие перечни выявленных недостатков на предмет определения их обоснованности. Далее следует подготовить планы с указанием намечаемых действий и сроков устранения недостатков в области средств и служб аэронавигации, перечисленных группами PIRG, и направить их в ИКАО. В качестве заключительного этапа процесса предоставления информации следует систематически уведомлять региональные бюро об устранении недостатков и получать подтверждения от пользователя, который первоначально выявил недостатки.

4.3.15 Совещание отметило, что на протяжении ряда лет многие недостатки сохраняются и это вызывает обеспокоенность. Кроме того, государствам следует активизировать свою деятельность по устранению задержек в работе по смягчению последствий недостатков в области аэронавигации, выявленных соответствующими группами регионального планирования, а также по решению вопросов, связанных с невнедрением региональных планов. Также отмечалось, что хотя для представления информации о недостатках и предусмотрен надлежащий механизм, однако необходимы дополнительные механизмы контроля и предоставления информации о предпринятых корректирующих действиях и успехах в деле устранения недостатков. В отношении перечня недостатков было выражено мнение о том, что устранение государствами недостатков должно осуществляться в соответствующем порядке очередности, когда недостатки, связанные со Стандартами, Рекомендуемой практикой и правилами, устраняются в таком же порядке.

4.3.16 По завершении обсуждения совещание согласилось принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/8. Устранение недостатков в области аэронавигации

Рекомендуется, чтобы ИКАО:

a) настоятельно призвала государства:

- 1) рассмотреть перечни выявленных у них недостатков и информировать региональные бюро ИКАО о тех из них, которые были устранены;
- 2) подготовить и направить на рассмотрение соответствующему региональному бюро ИКАО план действий по устранению оставшихся недостатков и график его выполнения; и
- 3) выявить области, если таковые имеются, в которых заключение межгосударственных соглашений или создание неофициальных координационных групп может способствовать устранению недостатков;

b) призвать пользователей аэронавигационных средств и обслуживания предоставлять в соответствующие региональные бюро уведомления после того, как будут приняты меры по устранению недостатка, о котором была представлена соответствующая информация; и

c) продолжать оказывать государствам помощь в целях устранения недостатков.

Согласование назначения эшелонов полета

4.3.17 Совещанию было предложено рассмотреть необходимость согласования процедур назначения эшелонов полета в тех случаях, когда применяются сокращенные минимумы вертикального эшелонирования (RVSM) посредством принятия в глобальном масштабе системы

крейсерских эшелонов, предусмотренной добавлением 3 "Таблицы крейсерских эшелонов" Приложения 2 *"Правила полетов"*. Особую обеспокоенность вызывают полеты на стыках воздушных пространств, в которых применяются разные единицы измерения. Была представлена иллюстративная информация о том, что когда используются, как это изложено в Приложении 2, общая структура крейсерских эшелонов и соответствующие минимумы вертикального эшелонирования, выраженные в метрах или в футах, то максимальная разница для любого воздушного судна, выполняющего полет на крейсерском эшелоне, при его выражении в метрах и в футах составляет всего 23 м (75 фут). С другой стороны, на некоторых региональных границах, где такой перевод осуществляется в настоящее время с использованием определенных государством конкретных процедур для обычного вертикального эшелонирования (500 м или 2000 фут), разница для крейсерских эшелонов достигает 287 м (941 фут), а средняя разница превышает 165 м (541 фут). Различия между процедурами, используемыми на крейсерских эшелонах отдельными органами ОВД, во многих случаях устраняются за счет стерилизации высот в пределах одного или обоих регионов полетной информации. С внедрением RVSM, однако, возможность устранения различий таким способом будет почти исключена. Кроме того, поскольку государства и регионы переходят к более динамичным условиям CNS/ATM, такая практика ограничивает пропускную способность и гибкость.

4.3.18 Совещание напомнило, что ранее ИКАО детально рассмотрела существующие процедуры перехода при полетах на вышеупомянутых стыках воздушных пространств. Тем не менее совещание согласилось с тем, что из-за внедрения RVSM этот вопрос следует рассмотреть дополнительно.

4.3.19 Совещание завершило обсуждение следующей рекомендацией:

Рекомендация 4/9. Согласование методики назначения эшелонов полета в пределах границ районов полетной информации

Соответствующим государствам рекомендуется при планировании внедрения сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) на стыках районов воздушного пространства, в которых применяются разные единицы измерения, использовать, учитывая соответствующие эксплуатационные и технические аспекты, общую структуру крейсерских эшелонов в соответствии с таблицами крейсерских эшелонов, выраженных в метрах или футах, как это определено в добавлении 3 Приложения 2 *"Правила полетов"*.

Рекомендация 4/10. Таблицы крейсерских эшелонов

ИКАО рекомендуется продолжить исследование общей структуры крейсерских эшелонов, содержащийся в Приложении 2 *"Правила полетов"*, добавление 3.

— — — — —