



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

РАЗРАБОТКА СТАНДАРТИЗИРОВАННОГО ИНСТРУМЕНТА ДЛЯ МОНИТОРИНГА И КОНТРОЛЯ ПРЕПЯТСТВИЙ ВОКРУГ АЭРОДРОМОВ

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации от имени 54 африканских государств)²

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для эффективной защиты операций на аэродроме и обеспечения целостности схем полета по приборам (IFP) требуется непрерывный мониторинг и контроль препятствий, выходящих за поверхности ограничения препятствий (OLS). Однако многие государства, особенно в регионах, в которых происходит стремительная урбанизация, сталкиваются с постоянными проблемами, вызванными устаревшими данными, ограниченным межведомственным взаимодействием и отсутствием стандартизированных инструментов мониторинга. Анализ вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), особенно в регионе Африки и Индийского океана (AFI), показал, что отсутствие формализованной системы мониторинга препятствий является повторяющейся первопричиной недостатков в обеспечении безопасности полетов. Для устранения этого пробела Ассамблее предлагается призвать ИКАО возглавить разработку стандартизированного цифрового инструмента, который может быть внедрен на глобальном уровне. Эта инициатива соответствует стратегической цели ИКАО "Каждый полет является безопасным и надежным".

Действия: Ассамблее предлагается

- просить ИКАО разработать соответствующий инструктивный материал для оказания государствам и заинтересованным сторонам помощи в обеспечении надлежащего применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs) по поверхностям ограничения препятствий;
- призвать ИКАО координировать усилия и инициативы по разработке и использованию стандартизированного цифрового инструмента для мониторинга и контроля препятствий вокруг аэродромов; и
- призвать ИКАО расширить обучение и наращивание потенциала в области мониторинга и контроля препятствий посредством учебно-методических комплексов ИКАО (ИТР).

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет является безопасным и надежным".

¹ Версии на английском и французском языках были представлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Мавритания, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<i>Финансовые последствия</i>	Подлежат определению.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 10. Авиационная электросвязь. Том I. Радионавигационные средства Приложение 14. Аэродромы. Том I. Проектирование и эксплуатация аэродромов. Том II. Вертодромы Приложение 15. Службы аэронавигационной информации Дос 9906, Руководство по обеспечению качества при разработке схем полетов. Том 1. Система обеспечения качества при разработке схем полетов Дос 9137, Руководство по аэропортовым службам. Часть 6. Контролирование препятствий Дос 9981, Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Аэродромы Дос 8168, Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов (PANS-OPS). Том II. Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам Дос 10066, Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией (PANS-AIM) Резолюция ИКАО А37-6, Безопасность операций на взлетно-посадочной полосе

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Наличие препятствий

1.1.1 Наличие препятствий вокруг и вблизи аэродромов и аэронавигационного оборудования представляет значительную угрозу для безопасности полетов и операций на аэродромах. Препятствия, нарушающие поверхности ограничения препятствий (OLS), могут ограничивать взлетную и посадочную дистанции и, таким образом, сказываться на безопасности полетов, влияя на минимальные безопасные абсолютные высоты для процедур полета.

1.2 Проблемы, связанные с осуществлением эффективного мониторинга препятствий

1.2.1 OLS были впервые введены в 1950-х годах для обеспечения безопасности производства полетов воздушных судов и доступности аэродромов. Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) ИКАО, изложенные в Приложении 14 "Аэродромы", обязывают государства создавать и внедрять эффективные механизмы мониторинга и контроля препятствий вокруг аэродромов.

1.2.2 Тем не менее, отмечается, что надлежащее выполнение этих SARPS, особенно в отношении мониторинга и обеспечения соблюдения требований, касающихся OLS, остается серьезной проблемой, что подчеркивает необходимость постоянного совершенствования практик контроля препятствий. Ряд государств по-прежнему сталкиваются с проблемами при создании и внедрении эффективных механизмов мониторинга препятствий, что приводит к устареванию данных о препятствиях и повышению рисков для безопасности полетов.

1.2.3 Недавно принятая поправка 18 к Приложению 14, Том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" содержит усовершенствованные положения, позволяющие государствам, эксплуатантам аэродромов, поставщикам аэронавигационного обслуживания (ANSP), городам и т. д. в сотрудничестве друг с другом обеспечивать защиту воздушного пространства от препятствий с помощью наборов поверхностей с четко определенными целями и показателями, которые основаны на характеристиках и могут быть приспособлены к типу полетов, выполняемых на аэродроме. Повышение безопасности полетов, к которому стремится авиационное сообщество посредством этих поправок к SARPS по поверхностям ограничения препятствий, может

быть не достигнуто, если на уровне государств и заинтересованных сторон сохранятся слабые методы установления соответствия и неполное выполнение.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Необходимость осуществления регулярного мониторинга препятствий

2.1.1 Отсутствие регулярного мониторинга препятствий представляет собой серьезную проблему, поскольку затрудняет непрерывное обеспечение авиационной безопасности при использовании схем полета по приборам (IFP). Действительно, согласно анализу вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), связанных с аэронавигацией в регионе AFI, одной из коренных причин выявленных SSC является отсутствие официально установленного государствами процесса регулярного мониторинга препятствий в рамках надзора за опубликованными процедурами полетов.

2.1.2 Налаживание такого процесса для регулярного мониторинга и контроля препятствий вокруг аэродромов позволит государствам, ANSP и эксплуатантам аэропортов осуществлять эффективный надзор за OLS и обеспечивать непрерывное техническое обслуживание IFP.

2.2 Проблемы действующей практики мониторинга препятствий

2.2.1 Проблемы, связанные с высотой объектов, являются ключевым соображением среди вопросов, касающихся безопасности полетов, поскольку они влияют на безопасность воздушных судов и полетов. Близость аэродромов к густонаселенным городам обуславливает особую значимость регулярного мониторинга препятствий. Стремительная урбанизация представляет собой существенный вызов для мониторинга и контроля препятствий. В последние несколько десятилетий она вызывает все большую обеспокоенность в связи с изменением социально-экономических тенденций, вызванных стремительным ростом числа мачт, башен, высотных зданий, летающих светильников, лазерных излучателей, ветряных турбин и других видов деятельности, таких как беспорядочное использование направленного света. В некоторых развивающихся государствах, особенно в Африке, общий потенциал и возможности надзора в этой области не увеличились в соразмерной степени. Если ряд государств, возможно, и добились значительного прогресса и внедрили практику, заслуживающую высокой оценки, другим еще только предстоит предпринять какие-либо значимые шаги.

2.2.2 Многие развивающиеся государства, особенно африканские государства, по-прежнему сталкиваются с серьезными проблемами в области управления из-за отсутствия достаточно полных баз данных и стандартизированных инструментов для отслеживания существующих препятствий. Это ограничение препятствует проведению точной оценки рисков, что свидетельствует о настоятельной необходимости разработки надежных баз данных. Кроме того, межведомственная координация представляет собой дополнительное препятствие для обеспечения комплексного контроля препятствий. Для преодоления этих трудностей важнейшее значение с точки зрения эффективного управления препятствиями и в конечном счете обеспечения безопасности и эффективности полетов имеют стандартизация инструментов мониторинга и налаживание сотрудничества между соответствующими заинтересованными сторонами.

2.3 Призыв к обеспечению согласованности на глобальном уровне

2.3.1 Учитывая транснациональный характер аэронавигации и общность рисков для безопасности полетов, требуется выработать решение, согласованное на глобальном уровне. Руководящая роль ИКАО имеет решающее значение для содействия:

- a) созданию цифровой системы мониторинга препятствий на основе глобальных функционально совместимых систем (GIS), интегрированной с системами службы аэронавигационной информации (САИ)/управления аэронавигационной информацией (AIM);
- b) совместимости с программным обеспечением для разработки схем полетов;
- c) применению стандартных протоколов обмена данными между учреждениями;
- d) обучению и наращиванию потенциала в рамках ИТР или партнерских программ Секции по международной информационно-координационной подготовке авиационного персонала (GAT).

2.3.2 Эта инициатива отвечает критериям, сформулированным Ассамблеей ИКАО, поскольку направлена на решение глобальной системной проблемы, поддерживает масштабируемое решение и требует глобального консенсуса и координации для эффективной реализации.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Обеспечение непрерывного мониторинга и контроля препятствий вокруг аэродромов имеет важнейшее значение для поддержания безопасности полетов и эксплуатационной эффективности. Необходимы совместные усилия всех заинтересованных сторон для разработки стандартизированного механизма, такого как цифровой инструмент для мониторинга препятствий, чтобы обеспечить защиту аэродромов и аэронавигационных систем.

— КОНЕЦ —