

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЕТОВ НА ВЫСОТНЫХ АЭРОДРОМАХ**

(Представлено Китаем)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В последние годы во всем мире наблюдается ускоренный рост объема пассажирских перевозок с использованием высотных аэродромов. Во многих государствах и организациях признают наличие такой тенденции и понимают уникальные характеристики производства полетов на высотных аэродромах и связанный с этим риск. На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в сентябре 2016 года Китай представил документ A39-WP/336 Revision No. 1. В этом рабочем документе шла речь об уникальных особенностях производства полетов на высотных аэродромах и связанных с этим трудностях и предлагалось, чтобы ИКАО разработала стандарты и инструктивный материал, упорядочив касающиеся таких полетов нормативные требования и процедуры.

В настоящем рабочем документе Ассамблее предлагается рассмотреть содержащуюся в нем информацию и выразить поддержку осуществляемой ИКАО работе в данной области, с тем чтобы способствовать развитию и безопасному производству полетов на высотных аэродромах во всем мире.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) рассмотреть представленную в настоящем рабочем документе информацию;
- б) поддержать разработку или обновление предназначенных для государств соответствующих стандартов и инструктивного материала путем упорядочения нормативных требований и процедур в отношении таких полетов;
- в) поддержать сотрудничество ИКАО с государствами-членами, отраслью и другими заинтересованными сторонами в деле стандартизации передовой практики и разработки согласованных в глобальном масштабе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов. Финансовые последствия такой деятельности будут минимальными

<sup>1</sup> Тексты на английском и китайском языках представлены Китаем.

<i>Справочный материал</i>	Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" Дос 8168, <i>Правила аэронавигационного обслуживания. Эксплуатация воздушных судов (PANS-OPS)</i> A39-WP/336 Revision No. 1 A39-WP/476
----------------------------	---

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 39-й сессии Ассамблеи, проходившей в Штаб-квартире ИКАО с 27 сентября по 7 октября 2016 года, в Технической комиссии был рассмотрен представленный Китаем пересмотренный вариант №1 документа A39-WP/336. В этом документе говорилось о значительных трудностях, связанных с производством полетов на высотных аэродромах (обычно в горных районах) и предлагалось в полной мере учитывать проблемы для эксплуатации таких аэропортов, связанные с экологическими характеристиками высотных районов. Техническая комиссия согласилась передать содержащееся в указанном документе предложение на дальнейшее рассмотрение в Совете (A39-WP/476).

1.2 Китай изложил указанные вопросы и проблемы на 56-й Конференции генеральных директоров гражданской авиации Азиатско-Тихоокеанского региона и представил информацию о схожих трудностях, с которыми могут сталкиваться государства-члены при производстве полетов на высотных аэродромах, а также о проблемах и потенциальном риске для ведомств гражданской авиации и перевозчиков в сфере регулирования и управления производством полетов ввиду отсутствия согласованных международных стандартов и инструктивного материала. При этом упоминалось, что для производства полетов на высотных аэродромах необходимо получать специальное разрешение.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В последние годы в связи с ускоренным развитием связей с расположенными на плато районами и необходимостью стимулировать развитие местной экономики в отрасли строится и вводится в эксплуатацию все больше высотных аэродромов. В настоящее время в мире имеется 63 гражданских аэропорта, расположенных выше 8000 фут над уровня моря, в основном вблизи Гималаев в Азии и Анд в Южной Америке. Если взять в качестве примера международный аэропорт Эльдorado в Боготе (Колумбия), то прирост объема пассажирских перевозок в период 2010–2018 гг. составил там в среднем примерно 8 %. Китай, являющийся одной из стран с наибольшим количеством высотных аэродромов, сталкивается с аналогичной ситуацией с точки зрения роста пассажиропотоков в высотных районах. Например, в аэропорту Лхаса пассажиропоток увеличивался в период с 2010 по 2018 год в среднем на 20 % в год.

2.2 Очевидно, что в отрасли отмечают значительный рост числа высотных аэродромов во всем мире, что создает сложности и потенциальный риск для регулирования и организации эксплуатационной деятельности ведомствами гражданской авиации и авиакомпаниями. Ведомство гражданской авиации Китая (СААС) уже долгое время сотрудничает, в частности, с фирмами Airbus, Boeing, GE, а также с ведомствами гражданской авиации других стран и отраслевыми ассоциациями в проведении совместных научных исследований.

2.3 После ввода в 1965 году в эксплуатацию первого в Китае высотного аэродрома (аэропорт Лхаса) СААС и китайские авиакомпании накопили богатый опыт организации деятельности и эксплуатации высотных аэродромов, разработки классификационных стандартов и эксплуатационных требований для этих особых аэропортов, создание системы подачи кислорода

на высотных аэродромах и использование медицинских норм и совместно обеспечили удовлетворительное безаварийное функционирование высотных аэродромов в течение полувека.

2.4 В ходе проведенных СААС и другими заинтересованными сторонами исследований было установлено, что производство полетов на высотных аэродромах характеризуется следующими особенностями по сравнению с аэропортами, расположенными на обычной высоте:

- a) ухудшенные летно-технические характеристики воздушных судов и разреженный воздух;
- b) аэропорты расположены в горах и окружены препятствиями, что требует построения сложных схем полетов и затрудняет производство полетов;
- c) производство полетов затруднено в связи с неблагоприятными и неустойчивыми погодными условиями и географическими особенностями, что является причиной турбулентности, сдвига ветра, низкой облачности, плохой видимости и т. д.;
- d) трудности с размещением навигационных средств, а также блокировка и отражение элементами местности сигналов средств связи и навигационных средств;
- e) разреженный воздух приводит к кислородному голоданию в организме человека, в результате чего замедляются мыслительные способности и рефлексы людей, делая их склонными к ошибкам, недосмотру и упущениям.

2.5 Вышеперечисленные характеристики затрудняют производство полетов на высотных аэродромах, создают дополнительный риск и делают их менее доступными. Если для уменьшения потенциального риска для безопасности полетов организовать их работу по аналогии с обычными аэропортами, то вероятность авиационных происшествий и инцидентов на них будет более высокой.

2.6 В отличие от сравнительно небольших объемов перевозок в период, когда строительство высотных аэродромов только начиналось, пассажиропотоки в высотных аэропортах во всем мире в последние годы стремительно растут. Однако технические требования ИКАО в отношении производства полетов были сформулированы давно, поэтому при разработке Приложения 6 и относящихся к нему инструктивных документов в них не были включены специальные указания по эксплуатации высотных аэродромов и организации их работы. В результате этого в связи с отсутствием в ИКАО согласованной и упорядоченной практики и инструктивного материала ведомства гражданской авиации сами разрабатывают различные нормативные требования, опираясь на собственную эксплуатационную практику на высотных аэродромах, что приводит к одновременному наличию в многонациональной среде разных сертификационных и надзорных процедур, а также затрудняет обмен передовой практикой и ее изучение на национальном уровне.

2.7 Учитывая вышесказанное, мы призываем ИКАО, отдельные государства-члены и другие заинтересованные стороны уделять больше внимания производству полетов на высотных аэродромах и предлагаем, чтобы для повышения пропускной способности и эффективности глобальной системы гражданской авиации и с учетом имеющейся передовой практики и возможных мер по снижению риска при производстве полетов на высотных аэродромах ИКАО

разработала единые стандарты и инструктивный материал путем согласования имеющихся в государствах соответствующих нормативных требований и процедур, что будет способствовать развитию производства полетов на высотных аэродромах во всем мире и обеспечению безопасности полетов. Следует отметить, что такой скоординированный и согласованный подход не должен создавать для государства эксплуатанта потенциального ущерба для их прав и обязанностей в сфере регулирования, а должен быть нацелен на оказание государствам помощи в оптимизации использования ресурсов в сфере регулирования повышения уровня эффективности и безопасности полетов и на оказание большему количеству государств поддержки в наращивании эксплуатационного потенциала на высотных аэродромах.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 В результате постоянного развития отрасли воздушного транспорта количество высотных аэродромов и пассажиропотоки на них растут ускоренными темпами. Такие многообещающие коммерческие перспективы не остаются без внимания все большего количества государств и отраслевых организаций, которые одновременно с этим стали также понимать особый характер производства полетов на высотных аэродромах и соответствующий риск для безопасности полетов.

3.2 Высотные аэродромы создают новые проблемы не только для производства полетов, но также и для регулирования в этой области. С учетом наличия таких проблем мы призываем ИКАО, государства-члены и отрасль к тесному сотрудничеству для обеспечения того, чтобы меры регулирования не отставали от требований времени и чтобы авиационная отрасль могла поддерживать свою прекрасную репутацию в сфере безопасности полетов. Мы призываем ИКАО сделать приоритетной разработку эксплуатационных стандартов для высотных аэродромов, способствовать непрерывающейся работе по тематике производства полетов на высотных аэродромах и сотрудничать с государствами и отраслью в проведении исследований о том, как улучшить производство полетов на высотных аэродромах при обеспечении выполнения государствами своих обязанностей в сфере надзора. Конечная цель заключается в стандартизации передовой практики и согласовании Стандартов и Рекомендуемой практики на основе международного сотрудничества, а также в обновлении и изменении соответствующих приложений и инструктивного материала.

– КОНЕЦ –