



**Авиакомпания, практика и проблемы
метеорологического обеспечения полетов
(по материалам выступления Г. Ш. Вани,
авиакомпания «Nordwind Airlines»)**

Обсуждая практику и проблемы метеорологического обеспечения полетов ВС, необходимо отметить, что, к сожалению, на середину 2014 года так и не изданы ФАП по метеорологическому обеспечению полетов. Эксплуатанты и государственные уполномоченные органы трактуют создавшуюся ситуацию каждый по-своему, в результате чего и возникают проблемы для участвующих в обеспечении безопасности полетов.

ООО «Северный Ветер» неоднократно поднимало данный вопрос, обсуждало проблему с Минтрансом и Росгидрометом, однако согласие пока не достигнуто.

Важнейшая из составляющих — требование о прохождении экипажами ВС предполетной консультации на АМСГ аэропортов вылета. Оно трансформировалось в ФАП-128, п. 5.38, в котором сказано: **«запрещается начинать полет до тех пор, пока КВС не будет получена метеоинформация по аэродромам намеченной посадки и запасным»,** при этом — **«используются сведения из источников, которые эксплуатант посчитает достоверными».**

Очевидно, что в самом документе имеет место несогласованность и принципиальное противоречие. Эксплуатант, руководствуясь этим пунктом, нашел для себя выход и может признавать достоверными источники из Интернета или любых других информационных систем как «достоверный источник». Это позволяет экипажам ВС не проходить метеоконсультации на АМСГ аэродрома вылета, не использовать достоверную информацию АМСГ путем передачи ее полетными диспетчерами экипажам.

Эксплуатантами РФ поднимается вопрос о прекращении оплаты за метеорологическое обеспечение полетов. Между тем, существуют документы ИКАО, в соответствии с которыми осуществляются проверки государств-членов ИКАО, строятся требования SAFA, стандарты IOSA и государств, куда российские эксплуатанты выполняют полеты.

Нельзя игнорировать такой важный документ, как Приложение № 3 (Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации, Глава 9 – Обслуживание эксплуатантов и членов летного экипажа), п. 9.1.10 Эксплуатанты и члены летного экипажа снабжаются метеорологической информацией **в том месте, которое устанавливается полномочным метеорологическим органом на основе консультаций с эксплуатантами,** и в такое время, которое устанавливается по соглашению между аэродромным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом. **Предполетным обслуживанием обеспечиваются лишь полеты, которые начинаются на территории соответствующего государства.** Порядок

снабжения метеорологической информацией аэродрома, не имеющего аэродромного метеорологического органа на аэродроме, **устанавливается по соглашению между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом.**

Следует обратить внимание, какая определяющая роль в данном документе ИКАО отводится полномочному метеорологическому органу (в России – Росгидромет).

1) 9.2.1 Брифинг и/или консультации предоставляются по запросу членам летного экипажа и/или другому летно-эксплуатационному персоналу. Их целью является предоставление самой последней имеющейся информации о текущих и ожидаемых метеоусловиях по маршруту предстоящего полета, на аэродроме предполагаемой посадки, запасных аэродромах и других соответствующих аэродромах для разъяснения и дополнения информации, содержащейся в полетной документации, или, если это согласовано с метеорологическим полномочным органом и эксплуатантом, вместо полетной документации.

2) 9.2.4 Требующийся инструктаж, консультация, показ и/или оформление полетной документации обычно обеспечивается **аэродромным метеорологическим органом**, обслуживающим аэродром вылета. В тех случаях, когда на том или ином аэродроме такое обслуживание не производится, **на основе соглашения между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом** принимаются меры, необходимые для удовлетворения требований со стороны членов летного экипажа.

3) 9.3.4 Полномочный метеорологический орган сохраняет информацию, представленную членам летного экипажа, в печатной форме или в виде компьютерных файлов в течение, по крайней мере, 30 дней с момента ее выпуска. Эта информация представляется по запросу для проведения расследований или технических расследований авиационных происшествий и сохраняется для этих целей до их завершения.

Из приведенных выше выдержек ясно следует — экипажи ВС получают достоверную информацию на аэродромном метеорологическом пункте аэродрома вылета.

Вместе с тем в настоящее время существуют Автоматизированные системы предполетной информации. В Приложение 3 ИКАО по этому вопросу говорится следующее:

9.4.1 В тех случаях, если метеорологический полномочный орган использует автоматизированные системы предполетной информации для предоставления и показа метеорологической информации эксплуатантам и членам летного экипажа в целях самостоятельного инструктажа, планирования полетов и составления полетной документации, предоставляемая и показываемая информация соответствует положениям пп. 9.1–9.3 включительно. Эти пункты рассмотрены выше.

9.4.3 В том случае, когда автоматизированные системы предполетной информации используются для предоставления эксплуатантам, членам летного экипажа и другому заинтересованному авиационному персоналу унифицированного общего терминала доступа к метеорологической информации и данным служб аэронавигационной информации, соответствующий метеорологический полномочный орган сохраняет ответственность за управление качеством и общее руководство качеством метеорологической информации, предоставляемой с помощью таких систем в соответствии с п. 2.2.2 главы 2. (2.2.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает разработку и внедрение назначенным полномочным метеорологическим органом, упомянутым в п. 2.1.4, организованной надлежащим образом системы качества, которая включает правила, процессы и ресурсы, необходимые для осуществления общего руководства качеством метеорологической информации, предоставляемой пользователям).

В данном контексте следует обратить внимание, что ответственность сохраняется за метеорологическим полномочным органом.

ИКАО дает рекомендацию:

П. 9.4.2 Рекомендация. Автоматизированные системы предполетной информации, предоставляющие эксплуатантам, членам летного экипажа и другому заинтересованному авиационному персоналу унифицированный общий терминал

доступа к метеорологической информации и данным служб аэронавигационной информации, должны устанавливаться в соответствии с соглашением между метеорологическим полномочным органом и соответствующим полномочным органом гражданской авиации или учреждением, которому данный полномочный орган передал полномочия на создание службы в соответствии с п. 2.1.1 с) Приложения 15.

То есть, это — ответственность государства, которая прописана в Приложении 15.

2.1.1 Каждое Договаривающееся государство:

**а) создает службу аэронавигационной информации, или
с) передает полномочия на предоставление обслуживания неправительственному учреждению при условии соответствующего соблюдения им Стандартов и Рекомендуемой практики данного Приложения.**

Об этом говорит и П.8.2.5 (Приложение 15): **Соответствующий метеорологический полномочный орган сохраняет ответственность за качество метеорологической информации, предоставляемой с помощью такой системы в соответствии с п. 9.4.3 Приложения 3.**

На основании сказанного выше можно сделать ряд выводов.

В существующих руководящих документах ФАП-128 устранена ответственность полномочных органов в области авиации и метеорологии по рассматриваемому нами вопросу. Пр процитируем еще раз выдержку из ФАП-128: **«используются сведения из источников, которые эксплуатант считает достоверными».**

Эксплуатанты РФ пользуются автоматизированными системами предполетной информации (АСПИ) Jeppesen, SITA, NAVTECH и др. Указанные разработчики получают информацию из ВЦЗП на основании договоров. Однако ВЦЗП и разработчики АСПИ не несут ответственность перед эксплуатантом за метеорологическое обеспечение полетов.

Дос 8896 Руководство по авиационной метеорологии в разделе 5.4. Автоматизированные системы предполетной информации п.5.4.4 говорится: В тех случаях, когда созданы и используются автоматизированные системы предполетной информации САИ/МЕТ, вся ответственность за контроль качества и качество управления обработкой и предоставлением информации ОРМЕТ возлагается на соответствующий метеорологический орган(ы) на всех этапах обработки данных вплоть до их передачи пользователям. Такое же требование применяется к полномочному органу (органам) САИ, назначенным государством (государствами) в качестве ответственного за данные САИ, обрабатываемые и предоставляемые такими системами. Информация, поступающая через такие системы персоналу, связанному с предполетным планированием, т. е. ее качество, географический и пространственный охват, формат, содержание, срок действия, время и частота выпуска и т. д., должна отвечать требованиям соответствующих положений Приложения 3 и Приложения 15.

Обязательства членов ИКАО по метеорологическому обеспечению полетов закреплены в Чикагской Конвенции ст. 15 и 28.

DOC 9082 дает рекомендации и определяет политику ИКАО в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание.

Ст. 5. Распределение расходов на аэронавигационное обслуживание среди авиационных пользователей следует производить на справедливой основе. Долю расходов, относимых на счет международной гражданской авиации и других пользователей (в том числе воздушные суда внутренней гражданской авиации, государственные или другие освобожденные от уплаты воздушные суда и неавиационные пользователи) следует определять таким образом, чтобы не обременять пользователей расходами, которые не подлежат отнесению на их счет в соответствии с рациональными принципами учета. Рекомендуется также, чтобы государства обеспечивали ведение учета данных об использовании аэронавигационного обслуживания в том случае, если такая информация имеет отношение к распределению и возмещению расходов. Такие данные могут включать количество рейсов с разбивкой по категориям

пользователей (внутренние или международные) и о пролетаемом расстоянии, а также информацию о типе или весе воздушных судов.

Существуют государства, не способные обеспечить требуемый ИКАО уровень метеообслуживания. Надеюсь, Российская Федерация не относится к их числу.

DOC 9082 Ст.9. Наиболее значительные трудности, связанные с предоставлением и техническим обслуживанием аэропортовых и аэронавигационных средств и служб, требуемых региональными аэронавигационными планами, испытывают страны со слаборазвитой экономикой, причем основными среди этих проблем являются ограниченность финансовых ресурсов для экономического развития в целом, придание первостепенного значения другим секторам экономики, чьи нужды считаются более насущными, неполное использование аэропортов и аэронавигационных служб, высокая стоимость приобретения оборудования у других государств и трудности с набором и сохранением достаточной численности квалифицированного персонала. Совет будет и впредь предпринимать соответствующие действия по обеспечению оказания таким государствам дополнительной помощи в планировании и финансировании аэропортовой и аэронавигационной инфраструктуры, а также в предоставлении адекватных людских ресурсов.

Все документы ИКАО строго гармонизированы и не дают двойного трактования рассматриваемого нами вопроса.

Отсутствие документа — ФАП по метеорологическому обеспечению полетов — ставит под угрозу обеспечение безопасности полетов, вводит в заблуждение эксплуатантов и членов экипажа по порядку получения метеорологической информации, приводит к существованию рисков для эксплуатантов, выполняющих полеты в Евросоюз по инспекциям SAFA.

Предложение: разрабатываемые документы (в том числе и ФАП по метеорологическому обеспечению полетов) должны строго гармонизировать с требованиями договаривающихся государств, членов ИКАО.