



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 37 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы ОрВД и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

Пункт 44 повестки дня. Разработка обновленного сводного заявления о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающихся конкретно аэронавигации

**ФОРМАЛЬНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ ВНЕДРЕНИЮ ГЛОБАЛЬНОЙ
ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ КОНЦЕПЦИИ ОрВД ИКАО**

(Представлено CANSO)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Резолюция Ассамблеи А35-15 призвала предпринять шаги, направленные на то, чтобы будущая глобальная система ОрВД была основана на эксплуатационных показателях, и призвала государства «использовать глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения ИКАО в качестве общей основы при планировании и внедрении систем CNS/ATM». Ассамблея также определила, что «внедрение систем CNS/ATM не оказывает влияния на суверенитет и границы государств» и отметила, что «экономические и законодательные вопросы должны решаться государствами по отдельности или сообща».

Поскольку А37-WP/29 не предлагает никаких поправок к резолюции А35-15, настоящая статья должна подчеркнуть главный пункт этой резолюции, а именно, что для обеспечения того, чтобы будущая система ОрВД была основана на эксплуатационных характеристиках. Государства должны – индивидуально и/или коллективно – заниматься экономическими, институциональными, юридическими и стратегическими аспектами внедрения систем CNS/ATM.

Действие: Ассамблее предлагается:

- а) отметить, что проблемы реализации видения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной ОрВД имеют главным образом формальный, а не операционный/технический характер;
- б) побудить государства признать, что для решения этих институциональных задач требуется сильное политическое руководство и воля глав государств.

Стратегические цели:

Документ связан со стратегическими целями А, D и E

¹ Тексты на всех языках представлены CANCO.

<i>Финансовые последствия:</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал:</i>	Дос 7300/9, <i>Конвенция о международной гражданской авиации</i> Дос 9750, <i>Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM</i> Дос 9828, <i>Доклад Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003 г.)</i> Дос 9854, <i>Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения</i> Дос 9902, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 г.)</i> Приложение 11, <i>Служба управления воздушным движением</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Резолюция Ассамблеи А35-15 призвала предпринять шаги, направленные на то, чтобы будущая глобальная система ОрВД была основана на эксплуатационных показателях, и призвала государства «использовать глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения ИКАО в качестве общей основы при планировании и внедрении систем CNS/ATM». 35-я сессия Ассамблеи также определила, что «внедрение систем CNS/ATM не оказывает влияния на суверенитет и границы государств» и отметила, что «экономические и законодательные вопросы должны решаться государствами в отдельности или сообща».

1.2 Текущий *Глобальный аэронавигационный план* (Дос 9750), разработанный на основе отраслевой «дорожной карты» во исполнение решений Одиннадцатой Конференции по аэронавигации, содержит руководство, охватывающее технические, операционные, экономические, экологические, финансовые, юридические и законодательные элементы, необходимые для перехода от системы ОрВД к Глобальной эксплуатационной концепции ОрВД.

1.3 35-я сессия Ассамблеи признала «центральную роль, которую ИКАО будет играть в облегчении предоставления помощи государствам в отношении технических, финансовых, управленческих, юридических и координирующих аспектов внедрения». Тем не менее, достижение прогресса в реализации видения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной аэронавигационной системы было медленным из-за возникших формальных проблем.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Следует напомнить, что в соответствии со статьей 28 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Дос 7300) каждое Договаривающееся государство обязуется предоставить аэропорты, аэронавигационные услуги и средства в соответствии со Стандартами и Рекомендованными практиками (SARPS), изложенными в Приложениях к Конвенции. Конвенция никоим образом не ограничивает, как государство должно предоставлять аэропорты и аэронавигационные услуги. Государства свободны в выборе организационной структуры и юридической формы для организации, предоставляющей такие услуги, государства должны определить орган, отвечающий за предоставление таких услуг, будь то само государство или иная

уполномоченная организация. Однако при том, что эксплуатационные функции могут быть делегированы, ответственность за соблюдение Конвенции несет государство.

2.2 Несмотря на свободу выбора, предложенную государствам Конвенцией, в определении организационной и эксплуатационной структуры обеспечения аэронавигационных услуг, аэронавигационные услуги являются большей частью единственным звеном в авиационной цепочке приращения стоимости, которое организовано, эксплуатируется и находится во владении на национальном уровне. Либерализация воздушного транспорта привела реструктуризации и реорганизации авиалиний и в некоторых государствах и регионах позволила им объединиться и консолидироваться. Аэропорты также получили разрешение на коммерциализацию и приватизацию, в некоторых случаях стали частью глобальных аэропортных или инфраструктурных компаний. Являясь функцией истинно глобальной по своей природе, аэронавигационные услуги должны получить возможность провести реструктуризацию и реорганизацию, для того чтобы стать глобально интегрированными, гармонизированными и интероперабельными.

2.3 В настоящее время существуют различные правила и эксплуатационные требования для каждого поставщика аэронавигационных услуг, как предписано его национальным регулирующим органом. Такая фрагментация ОрВД оказывает влияние на безопасность, эффективность, пропускную способность и оказывает негативное влияние на окружающую среду. Также негативное влияние оказывается на работу ANS. Управление воздушным сообщением должно быть более функционально организованным, а воздушное пространство должно быть организовано в соответствии с эксплуатационными требованиями и разделено с учетом характера структуры транспортных путей, а не по принципу национальных границ.

2.4 Данное требование организации воздушного пространства в соответствии с транспортными маршрутами и вне зависимости от национальных границ было рекомендовано ИКАО.² В настоящее время существует много договоренностей, по которым поставщик аэронавигационных услуг получил право оказывать аэронавигационные услуги в регионе полетной информации, областях и зонах контроля, которые охватывают территорию другого государства. Такие договоренности разумны с точки зрения улучшения безопасности, эффективности и пропускной способности. Однако такие договоренности зачастую формализованы посредством соглашений между ANSP, а не договоров между государствами, что порождает определенную законодательную и юридическую неопределенность, возникающую из подобных неформальных соглашений.

2.5 Разделение воздушного пространства на функциональные аэровоздушные блоки (FAB) как часть инициативы «Единое европейское небо» может рассматриваться как расширение концепции организации воздушного пространства по транспортным маршрутам, но в большем масштабе. FAB может включать в себя воздушное пространство нескольких государств – членов ЕС, такие государства должны определить ANSP в рамках данного блока. Со временем это может привести к консолидации ANSP. Можно также добиться улучшений в пропускной способности и эффективности при сохранении высокого уровня безопасности. Также ожидается, что данный подход будет иметь экологические преимущества.

2.6 Однако для европейской инициативы по дефрагментации воздушного пространства и улучшения работы ОрВД вначале требуется соглашение на уровне государств о создании FAB, а затем соглашение о назначении какого-либо ANSP в качестве поставщика услуг в рамках

² Приложение 11 ИКАО "Обслуживание воздушного движения", п. 2.9.1.

созданного блока. Признается существование многочисленных юридических, регуляторных/надзорных, финансовых, социальных препятствий, а также препятствий, связанных с вопросами безопасности и обороны и юридической/судебной ответственности, преодоление которых требует сильного политического руководства и воли глав государств.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Управление воздушным сообщением должно быть более функционально организованным, а воздушное пространство должно быть организовано в соответствии с эксплуатационными требованиями и разделено с учетом характера структуры транспортных путей, а не по принципу национальных границ. Ассамблея также определила, что внедрение систем CNS/ATM не оказывает влияния на суверенитет и границы государств, и отметила, что экономические и законодательные вопросы должны решать государствами по отдельности или сообща. Она также признала роль регионов в планировании и внедрении таких систем с целью обеспечения гармонизации и интероперабельности.

3.2 Европейский опыт показывает, что проблемы реализации видения интегрированной, гармонизированной и глобально интероперабельной ОрВД имеют главным образом формальный, а не операционный/технический характер. Также следует признать, что для преодоления этих препятствий требуется сильное политическое руководство и воля глав государств.

— КОНЕЦ —