



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2001, 2002 и 2003 годы

ДЕЙСТВИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ "ЕДИНОЕ ЕВРОПЕЙСКОЕ НЕБО"

(Представлено Нидерландами от имени Европейского сообщества и государств – его членов²)

АННОТАЦИЯ

Для того чтобы подготовиться к прогнозируемому удвоению объема авиаперевозок к 2020 году и повысить безопасность полетов, Европейская комиссия предложила реализовать инициативу "Единое европейское небо".

В начале текущего года был утвержден пакет из четырех регламентирующих документов, включая документ касающийся концепции "Единое европейское небо". В настоящее время Европейская комиссия готовится к их применению, в частности посредством принятия ряда мер по внедрению.

В настоящем документе рассматривается вопрос о том, какие предпринять действия по реализации концепции "Единое европейское небо", как это увязывается с правилами ИКАО и какие необходимы организационные меры по координации с ИКАО.

35-й сессии Ассамблеи предлагается принять к сведению прогресс, достигнутый в процессе реализации, и принять, при необходимости, соответствующие меры в поддержку его отражения в документах ИКАО, а также по возможному использованию этой концепции в однородных районах мира.

¹ Текст на английском, испанском и французском языках представлен Европейским сообществом и государствами – его членами.

² Членами Европейского сообщества являются следующие государства: Австрия, Бельгия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Словацкая Республика, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

1. ВВЕДЕНИЕ

- 1.1 Либерализация воздушного транспорта и появление дешевых авиакомпаний обусловили увеличение числа рейсов и пунктов назначения, предлагаемых авиапассажирам. Устойчивый рост объемов авиаперевозок в 1990-х годах выявил несоответствие между внутренним рынком и традиционной организацией европейской сети национальных систем управления воздушным движением. Для данной сети характерна значительная раздробленность, что отражает историческую эволюцию управления воздушным движением.
- 1.2 Следствием такой раздробленности являются увеличение перегруженности и задержек, а также снижение производственно-экономической эффективности. Неэффективное использование воздушного пространства и прогнозируемое удвоение объемов авиаперевозок к 2020 году являются реальными сдерживающими факторами экономического роста и международной конкурентоспособности европейской авиатранспортной системы.

2. НЕОБХОДИМОСТЬ В "ЕДИНОМ ЕВРОПЕЙСКОМ НЕБЕ"

- 2.1 Необходимость уменьшения раздробленности европейской авиатранспортной системы явилась причиной выдвижения в 2000 году инициативы создания "Единого европейского неба". Для разработки нового подхода к решению вопросов регулирования, а также организационных и технических аспектов организация воздушного движения (ОрВД) в Европе была создана Группа высокого уровня из представителей гражданских и военных полномочных органов управления воздушным движением.
- 2.2 В октябре 2001 года Европейская комиссия предложила всеобъемлющий пакет законодательных и кооперативных мер, направленных на реализацию концепции "Единое европейское небо". Они основаны на действующих Международных стандартах ИКАО и Евроконтроля. Таким образом, они согласуются с разработкой глобальных и региональных политики и эксплуатационных концепций ОрВД.
- 2.3 Конечная цель этой инициативы заключается в повышении безопасности полетов, обеспечении дополнительной пропускной способности и повышении общей эффективности сети ОрВД в Европе.

Для достижения этой цели законодательные предложения устанавливают условия для:

- улучшения административных и организационных процессов в области принятия решений и их реализации в рамках ОрВД;
- создания более эффективной и комплексной сети ОрВД с учетом потребностей в обслуживании.

3. ЦЕЛИ КОНЦЕПЦИИ "ЕДИНОЕ ЕВРОПЕЙСКОЕ НЕБО"

- 3.1 Пакет законодательных актов, согласованный Европейским парламентом и Советом, открыл путь к внедрению правил и норм, которые будут определять "Единое европейское небо". Это событие является важным шагом в интеграции европейской авиатранспортной системы и позволяет распределять увеличивающийся объем воздушного движения.

- 3.2 Повышение безопасности полетов. Система управления воздушным движением в Европе является самой безопасной в мире, однако нуждается в гармонизации в каждом государстве. Учитывая увеличение объема перевозок, необходимо разработать более систематический и обязательный подход.
- 3.3 Уменьшение раздробленности системы управления воздушным движением. В настоящее время каждое государство организует свою систему управления воздушным движением. Расхождения в правилах и организационной структуре порождают несоответствия, обуславливающие эффект "домино" в отношении потоков и регулярности воздушного движения.
- 3.4 Обеспечение тесного сотрудничества и участия военного сектора в организации управления воздушным движением и процессе разработки правил.

4. **ДЕЙСТВИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ "ЕДИНОЕ ЕВРОПЕЙСКОЕ НЕБО"**

- 4.1 Многие меры, подлежащие принятию в контексте концепции "Единое европейское небо", связаны с организацией и использованием воздушного пространства; в частности, необходимо заручиться поддержкой ИКАО и вписать в рамки ее деятельности такие меры, как:
- создание³ европейского верхнего района полетной информации (EUIR);
 - определение функциональных блоков воздушного пространства (FAB) и связанных с ними единых общих принципов;
 - разработка правил гибкого использования воздушного пространства (FUA);
 - разработка правил классификации воздушного пространства;
 - разработка правил организации воздушного пространства (организация маршрутов и секторов);
 - разработка правил организации потоков воздушного движения.

В рамках многих этих задач будут разработаны обязательные правила и соответствующий материал, например стандарты, большинство из которых будут подготовлены Евроконтролем в соответствии с переданными ему полномочиями Европейской комиссией.

³ Следует иметь в виду, что уже заключен ряд трансграничных соглашений, таких как соглашение в рамках Евроконтроля, в соответствии с которым центр в Маастрихте несет ответственность за управление воздушным движением в верхнем воздушном пространстве Бельгии, Люксембурга, Нидерландов и частично Германии; в настоящее время готовятся другие аналогичные трансграничные соглашения, такие как соглашение об обслуживании воздушного движения в Центральной Европе (CEATS, Вена) между Австрией, Боснией и Герцеговиной, Венгрией, Италией, Словацкой Республикой, Словенией, Хорватией и Чешской Республикой, и соглашение о районном диспетчерском пункте верхнего воздушного пространства Северной Европы (NUAC, Мальмё) между Данией и Швецией и, возможно, с участием Финляндии и Норвегии.

- 4.2 Функциональные блоки воздушного пространства будут определяться методом "снизу вверх". Эти "блоки" будут основаны на эксплуатационных требованиях, отражающих необходимость обеспечения более комплексной организации воздушного пространства независимо от установленных границ.
- 4.3 Государства-члены и их поставщики аэронавигационного обслуживания (ANSP) будут инициировать этот процесс в своем воздушном пространстве. В случае возникновения разногласий между государствами-членами по FAV, они могут обратиться в Комитет "Единое небо" за получением консультаций, которые им следует учесть при выработке решения.

5. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

- 5.1 Европейское сообщество и государства – его члены рекомендуют Ассамблее:
- a) принять к сведению намерения государств – членов Европейского союза реализовать концепцию "Единое европейское небо";
 - b) предложить Совету ИКАО предпринять надлежащие действия для обеспечения реализации концепции "Единое европейское небо" и поддержать необходимые меры по координации этого процесса реализации с прилегающими регионами;
 - c) предложить ИКАО рассмотреть данную инициативу в плане ее возможной реализации в других аналогичных регионах мира.