



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 34 повестки дня. Аэронавигация. Мониторинг и анализ**

**ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ АЭРОНАВИГАЦИИ**

(Представлено CANSO)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Четвёртое издание Глобального аэронавигационного плана (GANP, Doc 9750, см. A38-WP/39) представляет рекомендации для государств, региональных групп по планированию и реализации (PIRG), поставщиков аэронавигационных услуг (ANSP), аэропортов, пользователей воздушного пространства и заинтересованных сторон отрасли по планированию и реализации операционных усовершенствований с помощью дорожных карт по методологии и технологии блочных модернизаций авиационной системы (ASBUs). Общая цель состоит в повышении безопасности, производительности и эффективности глобальной авиационной системы.

Но увеличение производительности и совершенствование эффективности глобальной авиационной системы — это вопрос не только технологии. Способ структурирования и проектирования воздушного пространства и порядок организации и предоставления обслуживания воздушного движения напрямую влияют на производительность и эффективность. В этой связи важное значение имеет Приложение G "*Установление границ воздушного пространства обслуживания воздушного движения (ATS)*" к предлагаемой пересмотренной Резолюции по *Сводному заявлению о продолжающейся политике ИКАО и соответствующих практиках, связанных непосредственно с аэронавигацией* (Резолюция A38-xx, см. A38-WP/86). CANSO также придерживается взгляда, что увеличение видимости проблем в области производительности и эффективности для аэронавигации в некоторых регионах могло бы быть позитивным шагом для их решения, поэтому предлагается включить эту тему в ожидаемый ежегодный *Глобальный отчет по аэронавигации ИКАО* (см. A38-WP/87).

**Порядок действий:** Ассамблее предлагается:

а) признать, что способ структурирования и проектирования воздушного пространства и порядок организации и предоставления обслуживания воздушного движения может создавать проблемы в области производительности и эффективности в отдельных регионах, и

б) рекомендовать четко определить эти проблемы в области производительности и эффективности в ожидаемом ежегодном *Глобальном отчете по аэронавигации ИКАО* для того, чтобы помочь государствам понять, в каких областях может потребоваться особое внимание, и наметить возможные соглашения о сотрудничестве между государствами, которые могут обеспечить улучшение показателей аэронавигации.

<sup>1</sup> Переводы оригинала на другие языки представлены CANSO.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 38-ой сессии Ассамблеи предлагается в рамках A38-WP/86 рассмотреть предлагаемые изменения к резолюции A37-15 и принять пересмотренную резолюцию по Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилами, касающихся непосредственно аэронавигации. CANSO хотела бы подчеркнуть важность этой резолюции, в особенности Приложения G "*Установление границ воздушного пространства обслуживания воздушного движения (ATS)*" для увеличения производительности и совершенствования эффективности глобальной аэронавигационной системы.

1.2 Учитывая значение этой резолюции, CANSO также придерживается взгляда, что должны быть разработаны планы действий на глобальном и региональном уровнях для решения конкретных задач в области обеспечения производительности и эффективности, существующих в некоторых частях воздушного пространства. Эти задачи должны быть четко определены в ежегодном *Глобальном отчете по аэронавигации ИКАО* для того, чтобы помочь государствам понять, в каких областях может потребоваться особая политика и/или внимание законодательных органов для эффективного совершенствования показателей аэронавигации в своем государстве или регионе, а также чтобы содействовать распространению информации об истории успеха реализации и соответствующих передовых методах.

## 2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Цель GANP состоит в увеличении производительности и совершенствовании эффективности глобальной системы гражданской авиации при повышении или, по крайней мере, поддержании текущего уровня безопасности. Четвертое издание GANP представляет рекомендации по планированию и реализации операционных усовершенствований и поддерживающим технологиям, бортовому электронному оборудованию, процедурам, стандартам и согласованиям, необходимых для их осуществления. Это будет достигаться с помощью методологии блочных модернизаций авиационной системы (ASBUs), составляющей основу пересмотренного GANP.

2.2 Но увеличение производительности и совершенствование эффективности глобальной системы гражданской авиации — это вопрос не только технологии. Способ структурирования и проектирования воздушного пространства и порядок организации и предоставления обслуживания воздушного движения напрямую влияют на производительность и эффективность. В некоторых регионах и субрегионах воздушное пространство является серьезным узким местом для роста воздушного движения, а организация обслуживания воздушного движения препятствует эффективности.

2.3 Стоит напомнить, что в соответствии со статьей 28 Конвенции о международной гражданской авиации каждое договаривающееся государство обязуется предоставлять на своей территории аэропорты, службы радио-обмена, метеорологическое обслуживание и иные аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации согласно международным стандартам и рекомендованным практикам (SARPs). Приложением 11 к Конвенции также предусматривается делегирование договаривающимся государством своей ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству по взаимному соглашению. Соглашения о сотрудничестве между договаривающимися государствами поощряются, т. к. это может обеспечить более эффективное управление воздушным движением.

2.4 Относительно регионального планирования аэронавигации и структуры и проектирования воздушного пространства резолюцией А37-15, Приложением М, предусмотрено, что "пределы воздушного пространства обслуживания воздушного движения (АТS) — будь то над территорией государств или над открытым морем — устанавливаются, исходя из технических и эксплуатационных соображений с целью обеспечения безопасности и оптимизации эффективности и экономии как для поставщиков, так и для пользователей обслуживания". Кроме того, "установленное воздушное пространство обслуживания воздушного движения не следует сегментировать по каким-либо причинам, кроме технических, эксплуатационных и соображений безопасности и эффективности". Государствам также рекомендуется рассмотреть возможность совместного создания единого органа обслуживания воздушного движения, который отвечал бы за предоставление обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве обслуживания воздушного движения над территориями двух или более государств или над открытым морем.

2.5 Важно отметить, что 37-я сессия Ассамблеи также признала и декларировала, что "при делегировании любым договаривающимся государством своей ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над своей территорией другому государству не происходит умаления его суверенитета". Это недвусмысленное признание статьи 1 Конвенции, в которой признается, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Суверенитет — это высшее и автономное право или компетенция государства принимать решения и действовать. Таким образом, решение о делегировании предоставления обслуживания воздушного движения другому государству и назначение органа обслуживания воздушного движения фактически является актом суверенитета, а не отказом от него.

2.6 Кроме того, из статьи 28 Конвенции очевидно, что при делегировании функциональной ответственности за предоставление обслуживания другому государству делегирующее государство сохраняет за собой остальную ответственность — обязательство обеспечивать соответствующее регулирование предоставляемого обслуживания и контроль за ним. Делегирующее государство предписывает требования, в соответствии с которыми предоставляющее обслуживание государство создает и обеспечивает соответствующие средства и обслуживание. Как делегирующее государство, так и предоставляющее обслуживание государство сохраняют за собой право в любое время аннулировать любое подобное соглашение.

2.7 Существует множество примеров успешного делегирования государствами другому государству ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения, когда это было целесообразно по техническим, эксплуатационным причинам и соображениям безопасности и эффективности. Взаимное делегирование практикуется между США и Канадой; Тонга и Самоа делегировали свою ответственность Новой Зеландии; существует множество примеров подобного делегирования в Европе — между Финляндией, Швецией и Норвегией, Францией и Швейцарией. Такие соглашения должны и далее поощряться, особенно для регионов и субрегионов, перед которыми стоят задачи повышения производительности и эффективности.

### 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Хотя GANP предоставляет стратегическую концепцию планирования и реализации операционных усовершенствований, в нем не говорится о способах структурирования и проектирования воздушного пространства или порядке организации и предоставления обслуживания воздушного движения, которые могут напрямую влиять на производительность и эффективность глобальной аэронавигационной системы. Приложение G *"Установление границ*

*воздушного пространства обслуживания воздушного движения (ATS)" к пересмотренной резолюции по Сводному заявлению о продолжающейся политике ИКАО и соответствующих практиках, связанных непосредственно с аэронавигацией (Резолюция А38-хх), предоставляет основу для согласованных действий государств и региональных групп по планированию и реализации (PIRGs) в решении задач повышения производительности и эффективности в своих регионах.*

— КОНЕЦ —