



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

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

**АСПЕКТЫ ОрВД и ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
В РПИ СИМФЕРОПОЛЬ**

(Представлено Украиной)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе представлен обзор текущего положения дел в связи с аспектами организации воздушного движения (ОрВД) и вопросами безопасности полетов в районе полетной информации (РПИ) Симферополь, в частности в воздушном пространстве над открытым морем, где ответственность за обслуживание воздушного движения (ОВД) делегирована Украине, а также прогресс в нормализации выполнения полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в данном документе;
- b) поддержать усилия, предпринимаемые Украиной в тесном сотрудничестве с международными организациями и полномочными авиационными органами других государств в направлении нормализации выполнения полетов в воздушном пространстве над открытым морем в РПИ Симферополь, которые могут обеспечить возможность продвижения вперед и нахождения приемлемого решения для нормализации потоков движения в воздушном пространстве над открытым морем;
- c) призвать Российскую Федерацию строго соблюдать Чикагскую конвенцию и Приложения к ней и отозвать сборники аэронавигационной информации Российской Федерации, касающиеся воздушного пространства в РПИ Симферополь, в частности над открытым морем;
- d) согласиться с тем, что ИКАО должна принять эффективные меры для привлечения к ответственности государств-членов, нарушающих Чикагскую конвенцию и Приложения к ней, включая вмешательство в предоставление аэронавигационного обслуживания (ANS) в международном воздушном пространстве, которое находится под ответственностью другого государства-члена.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"

Финансовые последствия

Отсутствуют

<i>Справочный материал</i>	<p><i>Конвенция о международной гражданской авиации (Doc 7300)</i></p> <p><i>Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения"</i></p> <p><i>Приложение 15 "Службы аэронавигационной информации"</i></p> <p><i>Резолюция 68/262 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций "Территориальная целостность Украины"</i></p> <p><i>Решение Совета ИКАО от 17 февраля 1997 года № EUR/NAT96/38-ATS Европейский аэронавигационный план (Doc 7754)</i></p> <p><i>AN-Conf/13-WP/245</i></p> <p><i>Доклад 13-й Аэронавигационной конференции</i></p> <p><i>Письмо государствам ИКАО EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) от 3 декабря 2018 года</i></p> <p><i>Решение 58/01 EANPG "Обновление таблицы данных о недостатках в области аэронавигации региона EUR"</i></p> <p><i>AIS 02/18, опубликованный Украиной</i></p> <p><i>Публикация Украины "Анализ состояния безопасности полетов в связи с предоставлением аэронавигационного обслуживания в воздушном пространстве Украины над открытым морем, где ответственность за ОВД делегирована Украине международными соглашениями"</i></p> <p><i>Публикация Украины "Контроль после внедрения в отношении безопасности полетов и использования маршрутов ОВД для планирования полетов в воздушном пространстве над открытым морем, где ответственность за ОВД делегирована Украине международными соглашениями"</i></p>
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Украина всецело поддерживает приверженность ИКАО к обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности международной гражданской авиации и считает, что строгое соблюдение Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) и Приложений к ней, документов ИКАО и резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций имеет крайне важное значение для всех государств – членов ИКАО и заинтересованных сторон авиационного сообщества в современной сложной обстановке.

1.2 В то же время международная гражданская авиация столкнулась с ситуацией, при которой одно из государств – членов ИКАО не соблюдает основополагающие положения Чикагской конвенции, а также Приложений ИКАО, что создает потенциальные риски для международной аэронавигации.

2. РПИ СИМФЕРОПОЛЬ

2.1 РПИ Симферополь включает суверенное воздушное пространство Украины и воздушное пространство над открытым морем. Ответственность за предоставление обслуживания воздушного движения (ОВД) над открытым морем в РПИ Симферополь была делегирована Украине региональными аэронавигационными соглашениями, утвержденными решением Совета ИКАО от 17 февраля 1997 года № EUR/NAT96/38-ATS, что предусмотрено Европейским аэронавигационным планом (Doc 7754) и в настоящее время указано в электронном аэронавигационном плане региона EUR (eANP). Таким образом, Украина является единственным признанным на международном уровне государством, ответственным за предоставление ОВД в РПИ Симферополь и за публикацию аэронавигационной информации, касающейся данного РПИ.

2.2 В апреле 2014 года Российская Федерация на односторонней основе и вопреки Конвенции о международной гражданской авиации, Стандартам ИКАО и Европейскому аэронавигационному плану (EUR eANP) объявила, что воздушное пространство в РПИ Симферополь, включая воздушное пространство над открытым морем, находится под ответственностью Российской Федерации.

2.3 Вследствие этого Российская Федерация продолжает издавать аэронавигационную информацию, касающуюся РПИ Симферополь, осуществляет опасную деятельность без надлежащей координации с Украиной и попыталась вмешаться в ОВД, предоставляемое Украиной. Следует отметить, что такие действия Российской Федерации распространяются за пределы суверенного воздушного пространства Украины на международное воздушное пространство над Черным морем, что противоречит Чикагской конвенции, Приложениям 11 и 15 к ней и EUR eANP ИКАО, и могут представлять опасность для полетов в международном воздушном пространстве над открытым морем, находящемся под ответственностью Украины.

2.4 Вышеупомянутые действия, предпринимаемые Российской Федерацией, привели к значительному сокращению эффективного использования воздушного пространства, поскольку эксплуатанты воздушных судов часто предпочитают более протяженные маршруты в обход РПИ Симферополь. Такое изменение структуры потоков воздушного движения вызвало проблемы, связанные с пропускной способностью и рабочей нагрузкой диспетчеров управления воздушным движением (УВД) в соседних РПИ. В связи с постоянным ростом объема воздушного движения это создает проблему не только для Украины, но и для всей сети воздушного транспорта.

2.5 Тем не менее Украина прилагает постоянные усилия для возобновления производства полетов в нормальных условиях в воздушном пространстве открытого моря над Черным морем, в частности, следующее:

- a) руководствуясь своим правом в соответствии со статьями 1, 2, 9 (a, b), Украина установила запретную зону UKP35 (SFC–UNL) над Автономной Республикой Крым, включая территориальные воды, для воздушных судов всех других государств, независимо от их национальности;
- b) организовала непрерывное предоставление ОВД в РПИ Симферополь из соседних украинских центров ОрВД, расположенных в Одессе и Днепре, в строгом соответствии с Приложением 11 ИКАО;
- c) в тесном сотрудничестве с ЕВРОКОНТРОЛем и другими авиационными заинтересованными сторонами подготовила анализ состояния безопасности полетов, содержащий фактические данные и меры по уменьшению риска для обеспечения приемлемой степени риска, связанного с предоставлением аэронавигационного обслуживания в воздушном пространстве над открытым морем, где ответственность за ОВД делегирована Украине (анализ состояния безопасности полетов);
- d) продемонстрировала авиационному сообществу, что Украина не имеет каких-либо технических и процедурных проблем с предоставлением обслуживания в воздушном пространстве, находящемся под ее ответственностью;
- e) внедрила специальные процедуры для планирования полетов и использования четырех маршрутов ОВД с применением поэтапного подхода в целях нормализации выполнения полетов над открытым морем в РПИ Симферополь;
- f) непрерывно осуществляет мониторинг после внедрения (PIM) вышеупомянутых специальных процедур, который доказывает эффективность применяемых мер по уменьшению риска. Воздушное пространство ОВД над открытым морем регулярно используется эксплуатантами воздушных судов различных государств и регионов. За время мониторинга после внедрения было совершено более 77 000 (по состоянию на июнь 2019 года) полетов;
- g) создала механизм обмена информацией с Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) по крайней мере один раз в месяц в отношении подробных результатов PIM, упомянутого в пункте f) выше.

2.6 Украина занимает активную позицию на международной арене и тесно сотрудничает с международными организациями и полномочными авиационными органами государств в целях нормализации потоков воздушного движения над открытым морем в регионе Черного моря, в частности, из последних событий можно отметить:

- a) В ходе 13-й Аэронавигационной конференции Украина представила рабочий документ, в котором содержался обзор аспектов ОрВД в РПИ Симферополь, связанных с безопасностью полетов международной гражданской авиации. Комитет был также проинформирован о текущей работе Целевой группы по Черному морю Европейской группы аэронавигационного планирования (EANPG) ИКАО, которая занимается изучением возможных решений для нормализации выполнения полетов. Эта работа включает разработку

возможного поэтапного подхода, призванного оказать содействие решению проблем, связанных с потоками воздушного движения, пропускной способностью и рабочей нагрузкой персонала УВД в соседних РПИ. Комитет высоко оценил приверженность всех государств к соблюдению положений Чикагской конвенции и Приложений к ней, сотрудничеству в целях обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве открытого моря над Черным морем и воздержанию от каких-либо действий, которые могут прямо или косвенно повлиять на безопасность полетов.

- b) Следует отметить, что предложение Российской Федерации относительно необходимости проведения технической проверки (оценки) возможностей государств, выходящих к Черному морю, по предоставлению аэронавигационного обслуживания РПИ Симферополь в полном объеме, включая осуществление поисково-спасательных работ в этом регионе, и внесения поправок в Европейский аэронавигационный план не было поддержано Конференцией.
- c) ИКАО выпустила письмо EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) относительно обновления распространяемой информации, касающейся полетов воздушных судов в РПИ Симферополь и Днепр. Это письмо заменяет письма EUR/NAT 15-0420.TEC (FOL/CUP) от 18 августа 2015 года и EUR/NAT 14-0243.TEC (FOL/CUP) от 2 апреля 2014 года. ИКАО напоминает о процедурах, сведения о которых были распространены Украиной посредством циркуляра аэронавигационной информации (AIC), а также ряда NOTAM и которые вступили в действие 27 августа 2015 года, для поддержки безопасности полетов на ограниченном количестве маршрутов ОВД в западной части РПИ Симферополь. В этом письме ИКАО также вновь подтверждает, что в соответствии с EUR eANP ИКАО Украина несет ответственность за предоставление аэронавигационного обслуживания, и рекомендует эксплуатантам воздушных судов учитывать эту, а также другую относящуюся к делу информацию для переоценки риска для безопасности полетов в соответствующих районах.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Публикации аэронавигационной информации Российской Федерации, касающиеся воздушного пространства РПИ Симферополь, в частности над открытым морем, противоречат Приложениям 11 и 15 ИКАО (что также признано решением 58/01 EANPG) и являются главной причиной, не позволяющей эффективно использовать РПИ Симферополь.

3.2 Украина продолжает безопасное предоставление аэронавигационного обслуживания и предпринимает постепенные шаги по нормализации потоков воздушного движения над открытым морем в РПИ Симферополь в интересах международной гражданской авиации. Вместе с тем мы считаем, что объединение усилий будет в значительной степени способствовать нормализации выполнения полетов в указанных регионах.

3.3 Украина принимает необходимые меры, основанные на соображениях безопасности полетов, для обеспечения безопасности аэронавигации и продолжает надлежащее предоставление обслуживания в воздушном пространстве, находящемся под ответственностью Украины, в полном соответствии с Чикагской конвенцией, Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО (SARPS) и международными соглашениями.