



大会 — 第40届会议

技术委员会

议程项目30：由技术委员会审议的其它问题

辛菲罗波尔飞行情报区的空中交通管理方面和安全问题

(由乌克兰提交)

执行摘要

本工作文件(WP)概要介绍辛菲罗波尔飞行情报区(FIR)空中交通管理(ATM)方面和安全问题当前的情况，特别是由乌克兰负责的公海上空空域的空中交通服务(ATS)，以及实现飞行运行正常化的前进步骤。

行动：请大会：

- a) 注意本文件提交的信息；
- b) 支持乌克兰在国际组织和其他国家航空当局的密切合作下，为实现辛菲罗波尔飞行情报区公海空域飞行运行正常化所做的努力，并将其作为寻求该公海空域内交通流量正常化之可接受解决办法的潜在前进步骤；
- c) 要求俄罗斯联邦严格遵守《芝加哥公约》及其附件，撤销俄罗斯联邦关于辛菲罗波尔飞行情报区内空域，特别是该区公海空域的航空情报公告；和
- d) 同意国际民航组织应当采取有效措施，追究违反《芝加哥公约》及其附件，包括在另一成员国负责的国际空域内干扰提供空中航行服务(ANS)的成员国的责任。

战略目标： 本工作文件涉及安全和空中航行能力和效率的战略目标。

财务影响： 无。

| | |
|--------------|---|
| <p>参考文件：</p> | <p>《国际民用航空公约》(Doc 7300号文件) 附件 11 — 《空中交通服务》 附件 15 — 《航空情报服务》 联合国大会第68/262号决议 — 《乌克兰的领土完整》 国际民航组织理事会1997年2月17日编号为EUR/NAT96/38-ATS的决定 《欧洲空中航行计划》(Doc 7754号文件) AN-Conf/13-WP/245号工作文件 第十三次空中航行会议报告 国际民航组织2018年12月3日编号为EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) 的国家级信件 欧洲空中航行规划小组第58/01号决定 — 更新欧洲地区空中航行缺陷表 乌克兰发布的AIC 02/18号航空情报公告 乌克兰出版物：关于在乌克兰空域和根据国际协定由乌克兰负责空中交通服务的公海上空空域内提供空中航行服务的安全案例 乌克兰出版物：对根据国际协定由乌克兰负责空中交通服务的公海上空空域内可用于飞行规划的空中交通服务航线的安全和利用情况的实施后监测</p> |
|--------------|---|

1. 引言

1.1 乌克兰强烈支持国际民航组织坚持确保国际民用航空的安全、安保和效率，认为在现代充满挑战的环境下，严格遵守《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）及其附件，国际民航组织文件，以及联合国大会的决议，对于国际民航组织所有成员国和航空业界各利害关系方，具有极其重要的意义。

1.2 然而，国际民用航空却面临着国际民航组织一个成员国不遵守《芝加哥公约》及国际民航组织附件的基本规定，从而对国际空中航行造成潜在危险的局面。

2. 辛菲罗波尔飞行情报区

2.1 辛菲罗波尔飞行情报区包括乌克兰的主权空域和公海上空空域。在辛菲罗波尔飞行情报区内公海上空空域提供空中交通服务(ATS)的责任，已根据地区空中航行协定授予乌克兰，并经国际民航组织理事会1997年2月17日EUR/NAT96/38-ATS号决定批准，亦规定于《欧洲空中航行计划》(Doc 7754号文件)，现已纳入欧洲地区电子空中航行计划(eANP)。因此，乌克兰是国际唯一承认的在辛菲罗波尔飞行情报区内提供空中交通服务并发布该飞行情报区相关航空情报的责任国。

2.2 2014年4月，俄罗斯联邦单方面并在违背《国际民用航空公约》、国际民航组织标准和欧洲空中航行计划(EUR eANP)的情况下，宣布辛菲罗波尔飞行情报区内空域，包括公海上空空域，由俄罗斯联邦负责。

2.3 作为结果，俄罗斯联邦继续发布关于辛菲罗波尔飞行情报区的航空情报，不经与乌克兰妥善协调即进行危险活动，并试图干扰乌克兰提供空中交通服务。应该指出，俄罗斯联邦的这种行为已超出乌克兰主权空域，延伸至黑海上的国际空域，从而违反了《芝加哥公约》及其附件11和附件15及国际民航组织欧洲地区电子空中航行计划，并可对乌克兰负责的公海国际空域内的飞行，造成危害。

2.4 俄罗斯联邦采取的前述行动使空域有效利用率大幅下降，因为航空承运人对辛菲罗波尔飞行情报区常常宁可绕道而行。空中交通流量的这种重新配置，也给毗连的飞行情报区造成容量和空中交通管制(ATC)工作量的问题。鉴于交通量的不断增长，这种情况不仅给乌克兰而且给整个网络带来挑战。

2.5 尽管如此，乌克兰持续做出努力，以便恢复黑海上空公海空域的正常飞行运行，包括：

- a) 乌克兰根据第1、2、9(a、b)条赋予的权利，对所有国家不问国籍，在克里米亚自治共和国包括其领水内设立禁飞区；
- b) 严格按照国际民航组织附件11，从辛菲罗波尔飞行情报区内位于敖德萨和第聂伯罗的相邻乌克兰空中交通管理中心，组织持续提供空中交通服务；

- c) 与欧洲飞行安全组织和其他航空利害攸关方密切合作，制定载有证据和风险缓解措施的安全案例，以确保乌克兰负责提供空中航行服务的公海空域，其相关风险是可接受的(安全案例)；
- d) 向航空界展示乌克兰在其责任空域内提供服务无任何技术和程序问题；
- e) 实施飞行规划特别程序，使用四条空中交通服务航线，采取分阶段做法逐步实现辛菲罗波尔飞行情报区公海空域飞行运行的正常化；
- f) 自始对上述特别程序不断进行实施后监测(PIM)，以证实所用风险缓解措施的有效性。公海上的空中交通服务空域为不同国家和地区的航空器运营人正常使用。实施后监测期间(截至2019年6月)，有77 000多个航班正常运行；和
- g) 与欧洲联盟航空安全机构(EASA)建立信息交换机制，至少每月一次就前面“f)”点中所述实施后监测的详细结果，进行交流。

2.6 乌克兰在国际领域采取积极态势，与国际组织和国家航空当局紧密合作，以便实现黑海地区公海上空空域交通流量的正常化。最新情况包括：

- a) 在第十三次空中航行会议期间，乌克兰提交了一份工作文件，其中介绍辛菲罗波尔飞行情报区涉及国际民用航行安全的空中交通管理方面。还向委员会通报了国际民航组织欧洲空中航行规划小组(EANPG)黑海工作队正在进行的工作，用以进一步探索实现飞行运行正常化的可能解决方案。这包括可能的分阶段做法，以利舒缓相邻飞行情报区的交通流量、容量和空管工作量问题。委员会赞赏各国承诺信守《芝加哥公约》及其附件，合作确保黑海上公海空域飞行运行的安全，而不采取任何可能直接或间接影响运行安全的行动。
- b) 应该指出，俄罗斯联邦关于对黑海毗连国家在辛菲罗波尔飞行情报区提供完整空中航行服务的能力，包括在该地区进行搜寻和救援行动的能力，进行技术审计(评估)并修订欧洲空中航行计划的提案，并未获航行会议支持。
- c) 国际民航组织针对辛菲罗波尔和第聂伯罗飞行情报区发布的最新航空器运行情报，发出编号为EUR/NAT 18-0590.TEC(NAE/CUP)的国家级信件。该信件取代2015年8月18日的EUR/NAT 15-0420.TEC(FOL/CUP)和2014年4月2日的EUR/NAT 14-0243.TEC FOL/CUP)号国家级信件。国际民航组织忆及乌克兰曾通过一份航空情报公告(AIC)和2015年8月27日生效的系列航行通告颁布程序，以支持辛菲罗波尔飞行情报区西部地区有限几条空中交通服务航线的安全运行。国际民航组织在信中一并强调，根据国际民航组织欧洲地区电子空中航行计划，乌克兰负责提供空中航行服务，建议航空承运人在评估该地区飞行安全风险时，考虑到这一点及其他相关信息。

3. 结论

3.1 俄罗斯联邦就辛菲罗波尔飞行情报区空域，尤其是其公海上空空域发布航空情报，违反国际民航组织附件11和附件15(此亦为欧洲空中航行规划小组第58/01号决定承认)，是有效利用辛菲罗波尔飞行情报区的主要障碍。

3.2 乌克兰本着国际民用航空的利益，继续安全提供空中航行服务并分步骤采取行动，以实现辛菲罗波尔飞行情报区公海空域空中交通流量的正常化。但我们认为，协同努力将大大促进所涉区域飞行运行的正常化。

3.3 乌克兰完全按照《芝加哥公约》、国际民航组织标准和建议措施(SARPs)，以及国际协定，在乌克兰责任空域内，根据安全需要采取必要措施，以捍卫空中航行安全，继续妥当提供服务。

— 完 —