

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А**Пункт 5 повестки дня. Возникающие проблемы****5.1. Производство полетов выше эшелона полета 600****ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВЫШЕ ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА 600**

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлен обзор производства полетов в целом выше эшелона полета 600. В нем содержится информация о ситуации с производством полетов, а также подробности, связанные с обеспечением безопасности таких полетов и упорядоченным увеличением их объемов. В настоящее время и в ближнесрочной перспективе невысокая интенсивность полетов может регулироваться существующими Стандартами, однако назрела необходимость разработать первоначальный инструктивный материал для охвата аспектов регулирования. В дальнейшей перспективе глобальному сообществу необходимо рассмотреть вопрос о том, какие эксплуатационные и технические вопросы следует решить для обеспечения безопасности в условиях увеличения плотности движения при производстве таких полетов. В документе также предлагается использовать применительно к данному вопросу термин "производство полетов в верхнем воздушном пространстве".

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 5.1/х "Производство полетов в верхнем воздушном пространстве", представленную в п. 3.1.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан с стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Последствия для авиационного сообщества:</i> Государствам, осуществляющим полеты в верхнем воздушном пространстве, нужно будет вложить средства в свои программы регулирования для обеспечения безопасности и упорядоченности таких полетов. Отрасли нужно будет участвовать (и осуществить инвестиции) в созданных в рамках системы гражданской авиации процессах совместного принятия решений для обеспечения того, чтобы всем пользователям воздушного пространства были предоставлены равные возможности для доступа.

	<i>Последствия для ИКАО (относительно текущего уровня бюджетных ресурсов Регулярной программы):</i> Поскольку в течение следующего трехлетнего периода разработка и внедрение текущих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО будут продолжаться, для поддержки усилий ИКАО в этой высокоспециализированной области, связанной с производством полетов на больших высотах, потребуются дополнительные финансовые и людские ресурсы.
<i>Справочный материал</i>	A39-WP/504, P/39

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В последние годы для неофициального обозначения нового вида полетов, которые в целом осуществляются в диапазоне воздушного пространства от 60 000 до 90 000 футов, используется термин "эшелон полета 600". Поскольку в связи с таким весьма особым эшелоном полета может возникать путаница, в настоящем документе будет говориться о "производстве полетов в верхнем воздушном пространстве". Сюда относятся полеты высотных аэростатов, воздушных судов типа "летающее крыло" на солнечных батареях и дирижаблей, многие из которых обеспечивают или будут в перспективе обеспечивать услуги связи в районах с недостаточным развитием таких услуг или для тех, кто пострадал в результате природных катастроф или занимается ликвидацией их последствий. Многие из таких воздушных судов выполняют длительные полеты. В последние годы интенсивность полетов воздушных судов такого типа постоянно растет во все большем количестве государств. Помимо существующих воздушных судов, в различных стадиях разработки находятся и другие (от сверхзвуковых гражданских реактивных воздушных судов до аэростатов, которые будут достигать высоты более 140 000 футов).

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На 2-м Глобальном отраслевом симпозиуме по аэронавигации (GANIS/2, Монреаль, 11–13 декабря 2017 года) авиационное сообщество было кратко ознакомлено о текущей ситуации в области производства полетов в верхнем воздушном пространстве. Было рассказано о недавних и осуществляемых в настоящее время полетах для обеспечения интернет-услуг в удаленных районах или в связи с природными катастрофами. Ожидается, что во всем мире повсеместно будет увеличиваться спрос на такие услуги, которые имеют большое значение для реализации Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций.

2.2 На GANIS/2 стало также очевидным, что несмотря на сравнительно низкую интенсивность полетов в настоящее время, их количество согласно прогнозам значительно увеличится в предстоящие годы. Увеличится количество фактических международных полетов гражданской авиации, количество осуществляющих их государств и разнообразие новых типов воздушных судов. Согласно представленной на GANIS/2 информации вполне вероятно, что речь идет о большом количестве беспилотных воздушных судов, сверхзвуковых воздушных судах, длительных полетах и гибридных аппаратах (например, когда от аэростата отделяется капсула и планирует на землю).

2.3 На 1-м Симпозиуме по вопросам внедрения в области обеспечения безопасности полетов и аэронавигации (SANIS/1, Монреаль, 13–15 декабря 2018 года) сообществом,

представляющим органы регулирования и поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и обладающим опытом производства полетов такого типа, была представлена информация о том, как обеспечиваются такие полеты, зачастую выполняемые в районах с ограниченной инфраструктурой. В то время как эти появляющиеся новые пользователи воздушного пространства и те, кто регулирует их деятельность, нуждаются в разработке инновационной политики и практики, они также обеспечивают интересы общества (с точки зрения производства этих полетов) в рамках существующей системы глобальных стандартов и политики. Однако в условиях значительного увеличения объемов такого движения это может быть неосуществимо.

2.4 На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО было также отмечено, что некоторые существующие инициативы, касающиеся производства полетов в верхнем воздушном пространстве, непосредственно связаны с Целями в области устойчивого развития № 9 и № 17 Организации Объединенных Наций. В этой связи Ассамблея рекомендовала использовать авиационные решения, не противоречащие Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) и способствующие достижению ЦУР (см. A39-WP/504, P/39).

2.5 Несмотря на то что в ближайшей перспективе новые Стандарты не потребуются, для того чтобы сектор производства полетов в верхнем воздушном пространстве развивался безопасно и упорядоченно в среднесрочной перспективе, глобальному сообществу следует проанализировать потенциальные вопросы, которые могут возникнуть в связи с увеличением количества таких полетов. Такие вопросы могут включать следующее:

- а) интеграция таких полетов в рамках глобальной аэронавигационной системы, поскольку их выполнение связано с набором высоты и снижением через воздушное пространство, в котором осуществляется обычное движение, при соблюдении всех правил полета;
- б) организация верхнего воздушного пространства, принимая во внимание возможности новых воздушных судов, и с учетом того, что на высотах, где выполняют полеты эти новые участники движения, старых гражданских воздушных судов не будет;
- в) нетрадиционные профили полета некоторых новых воздушных судов (например, длительное "барражирование" над небольшим неографическим районом или "скопление" аэростатов).

2.6 На начальном этапе, для того чтобы уменьшить вероятность возникновения в будущем проблем, связанных с неэффективностью, необходимо наладить сотрудничество между новыми пользователями воздушного пространства. В связи с этим от радно, что на GANIS/2 представители отрасли отметили, что они в рамках сообщества работают в целях рассмотрения и выработки предложений по устранению потенциального риска и решению других вопросов. Это включает разработку (в одном государстве-члене) набора принципов для обеспечения доступа и равенства при поддержании приемлемого уровня безопасности полетов.

2.7 Тем не менее, глобальному сообществу следует следить за ходом этой работы для выявления возможностей для потенциальной гармонизации и своевременно предпринимать соответствующие действия.

2.8 Исходя из накопленного регулируемыми органами опыта (в том числе опыта, которым поделились на SANIS/1) в создании условий для производства полетов в верхнем воздушном пространстве и принимая во внимание, что такие полеты будут выполняться и в

других государствах, регулирующим органам потребуется инструктивный материал ИКАО о том, как рассматривать новые воздушные суда в рамках существующих глобальных Стандартов и политики. Кроме того, от государств, не знакомых с производством полетов такого типа, можно ожидать поступление обращений к ИКАО и сообществу с просьбой об оказании помощи.

2.9 Следует отметить, что по мере развития и совершенствования производства полетов в верхнем воздушном пространстве все аспекты, связанные с Глобальным аэронавигационным планом и Глобальным планом обеспечения безопасности полетов будут рассматриваться в ИКАО в рамках устоявшихся процессов постановки технических задач перед соответствующими группами экспертов.

3. ВЫВОД

3.1 Как отмечалось выше, в последние годы наблюдается развитие производства полетов в верхнем воздушном пространстве. Предполагается, что эта тенденция продолжится и в ближайшие годы. Для обеспечения того, чтобы этот процесс проходил на безопасной, эффективной и упорядоченной основе, Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 5.1/х. Производство полетов в верхнем воздушном пространстве

Конференции рекомендуется:

- a) принять к сведению развитие событий в области производства полетов в верхнем воздушном пространстве и продолжающийся рост количества воздушных судов и географических районов, где выполняются полеты в верхнем воздушном пространстве;
- b) просить ИКАО предоставить инструктивный материал и необходимые другие положения, касающиеся аспектов регулирования производства полетов в верхнем воздушном пространстве;
- c) просить ИКАО проводить работу с государствами и отраслью в целях выявления вопросов, затрагивающих глобальную аэронавигационную систему, и проактивного рассмотрения аспектов гармонизации;
- d) просить государства, осуществляющие регулирование производства полетов в верхнем воздушном пространстве, поделиться (если необходимо через ИКАО) своим опытом и экспертными знаниями с другими государствами;
- e) просить государства оказывать через ИКАО и по запросу помощь другим государствам в части аспектов регулирования производства полетов в верхнем воздушном пространстве.