



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию глобальной аэронавигационной системы

2.3. Предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания в будущем

РАЗРАБОТКА МЕХАНИЗМОВ ВОЗМЕЩЕНИЯ ЗАТРАТ НА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе изложена необходимость своевременного принятия мер для предоставления обновленных руководящих принципов и инструктивного материала в отношении возмещения расходов на аэронавигационное метеорологическое обслуживание, а также содержится предложение предоставить Группе экспертов по метеорологии необходимую помощь в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания.

Действия: Конференции предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе;
- b) согласиться с рекомендацией, приведенной в п. 3.2.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Специализированное совещание ИКАО по метеорологии (MET) (2014 г.) (MET/14) признало необходимым рассмотреть вопрос о том, каким образом государства, национальные поставщики метеорологического обслуживания и назначенные полномочные органы по взиманию сборов в настоящее время возмещают расходы, связанные с предоставлением авиационного метеорологического обслуживания. На основании доклада Специализированного совещания по метеорологии (2014) (документ Doc 10045), в частности рекомендации 4/4, Секретариату было поручено разработать при содействии Авиатранспортного управления (АТВ) и во взаимодействии со Всемирной метеорологической организацией (ВМО) инструктивный материал, посвященный соразмерной практике возмещения расходов в тех случаях, когда аэронавигационное метеорологическое обслуживание предоставляется на мультирегиональной, региональной или субрегиональной основе (см. документ Doc 10045). Впоследствии согласно Рекомендации 4/4, подготовленной на совещании MET/14, Аэронавигационная комиссия (АНК) подготовила рабочую карту METP.011.01, назначенную Группе экспертов по метеорологии (METP).

1.2 Предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания находится на пороге смены парадигмы. Национальные поставщики метеорологического обслуживания, а также частные организации в настоящее время способны создавать и распространять среди лиц, принимающих решения в области авиации, метеорологическую информацию, которая охватывает крупные географические районы, включающие несколько государств и районов полетной информации (РПИ). Кроме того, авиационные пользователи заявили о необходимости получения согласованной на глобальном уровне информации об опасных погодных явлениях для поддержки оперативных возможностей с целью повышения безопасности полетов и эффективности международной аэронавигации.

1.3 В ответ на необходимость улучшения наблюдений и прогнозов опасных метеорологических условий, сформулированных авиационными пользователями, МЕТ/14 приняла Рекомендацию 2/9, в которой содержится призыв к внедрению "региональной консультативной системы по отдельным опасным метеорологическим условиям на маршруте". На основании этой рекомендации АНК поручила МЕТР посредством рабочей карты МЕТР.007.01 разработать такую региональную консультативную систему. Дальнейшее обсуждение этого вопроса в рамках МЕТР и уточнение потребностей пользователей авиации привели к тому, что основное внимание теперь уделяется предоставлению информации об опасных метеорологических явлениях, которая не ограничивается границами FIR. Таким образом, МЕТР руководит работой по изменению условий предоставления аэронавигационного метеорологического обслуживания, решение о котором было принято на МЕТ/14 и подтверждено АНК.

1.4 Важно понять, как этот сдвиг парадигмы в предоставлении аэронавигационного метеорологического обслуживания может повлиять на возмещение затрат на метеорологическую информацию. По мере того как становятся доступными новые метеорологические услуги, а традиционная информация предоставляется более эффективным образом, может возникнуть необходимость в обновлении механизмов, используемых для возмещения затрат на аэронавигационное метеорологическое обслуживание. Задача заключается в обеспечении того, чтобы любое обновление соответствовало основным принципам взимания платы, содержащимся в *Политике ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание* (документ Дос 9082). В частности, государствам следует обеспечить, чтобы сборы носили основанный на расходах, недискриминационный, транспарентный характер и не допускали перекрестного субсидирования других пользователей. Приверженность этим принципам принесла много выгод международной авиации. В частности, эти принципы имеют решающее значение для предотвращения увеличения сборов за аэропортовые и аэронавигационные услуги, поощрения более эффективного предоставления услуг и содействия развитию международной авиации.

1.5 Для решения этой проблемы МЕТР потребует тесно взаимодействовать как с Группой экспертов по экономике аэропортов (АЕР), так и с Группой экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (АНСЕП). АЕР и АНСЕП отвечают за обновление информации, содержащейся в документе Дос 9082, и часто оказывают помощь АТВ и АНС в разработке инструктивного материала по вопросу о возмещении затрат и экономических аспектах предоставления обслуживания.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Почти все государства – члены ИКАО имеют тот или иной механизм возмещения расходов в связи с предоставлением аэронавигационного метеорологического обслуживания. Однако нынешние механизмы возмещения затрат на метеорологическую информацию в

значительной степени основываются на традиционных, текстовых продуктах, содержащих метеорологическую информацию.

2.2 Существующие механизмы возмещения затрат на метеорологическую информацию для гражданской авиации, по-видимому, недостаточны для обеспечения того, чтобы государства, национальные метеорологические службы и назначенные органы по взиманию сборов могли надлежащим образом возместить затраты на предоставление аэронавигационного метеорологического обслуживания, поскольку это изменение парадигмы продолжается.

2.3 Эксплуатанты рассматривают изменение парадигмы в предоставлении метеорологической информации для гражданской авиации как путь к решению проблем в двух основных областях:

- 1) наличие информации на глобальном и региональном уровнях повысит уровень безопасности полетов в тех районах мира, в отношении которых метеорологическая информация либо неадекватна, либо отсутствует;
- 2) глобальная и последовательная, основанная на явлениях и относящаяся к конкретному географическому району цифровая метеорологическая информация повысит эффективность полетов международной авиации благодаря лучшей интеграции в системы и процессы планирования полетов.

2.4 Таким образом, эксплуатанты поддерживают изменение парадигмы в предоставлении метеорологической информации для гражданской авиации. Однако необходимо, чтобы любое изменение способа возмещения расходов на аэронавигационное метеорологическое обслуживание осуществлялось в соответствии с основными принципами взимания сборов, предусмотренными ИКАО, и не привело к дублированию сборов за предоставление одной и той же метеорологической информации различными организациями.

2.5 Возмещение затрат на аэронавигационное метеорологическое обслуживание регулируется документом Дос 9082. Дополнительные разъяснения и рекомендации можно найти в двух справочных руководствах по экономике – *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (документ Дос 9161) и *Руководство по экономике аэропортов* (документ Дос 9562). Документы Дос 9161 и Дос 9082 обновляются Группой экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) и Группой экспертов по экономике аэропортов (AEP), соответственно. Как ANSEP, так и AEP оказывают помощь АТВ.

2.6 ИКАО ранее создавала специализированные группы для решения конкретных вопросов, связанных с предоставлением метеорологической информации для международной аэронавигации.

2.6.1 В частности, в июле 2010 года ИКАО созвала первое совещание Международной целевой группы по вулканическому пеплу (IVATF) в связи с действиями, предпринятыми Европейским и Североатлантическим бюро в ответ на извержение вулкана Эйяфьаллайокуль в апреле 2010 года. В ее круге полномочий IVATF было поручено несколько задач, включая представление предложений о пересмотре инструктивного материала по планам на случай непредвиденных обстоятельств в связи с воздействием вулканического пепла, разработку пороговых значений концентрации пепла, совершенствование систем обнаружения пепла, рассмотрение уведомлений и предупреждений о вулканическом пепле, а также совершенствование и согласование моделей рассеивания вулканического пепла. На своем четвертом совещании в июле 2012 года IVATF подготовила 24 рекомендации.

2.6.2 Аналогичным образом, в феврале 2012 года ИКАО создала Проектную группу по требованиям к метеорологическому обеспечению аэронавигации и обмену информацией (MARIE-PT) для рассмотрения концепции предоставления метеорологической информации для поддержки глобального управления воздушным движением и разработки инструктивного материала по цифровому обмену аэронавигационной метеорологической информацией. Благодаря работе MARIE-PT было опубликовано *Руководство по обмену цифровой авиационной метеорологической информацией* (документ Дос 10003) и продолжилась разработка Модели обмена метеорологической информацией ИКАО (IWXXM), в частности разработка продуктов, которые будут доступны в формате IWXXM в связи с поправкой 77 к Приложению 3 *"Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации"*.

2.7 ИКАО также создавала или поддерживала специализированные группы или рабочие механизмы для решения вопросов, связанных с финансовой политикой в области предоставления аэронавигационного обслуживания, включая совместные заседания групп экспертов и междисциплинарные рабочие группы.

2.7.1 Конференция по экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания (CEANS), состоявшаяся в Монреале 15–20 сентября 2008 года, сформулировала несколько рекомендаций относительно пересмотра инструктивного материала ИКАО, содержащегося в документе Дос 9082, и вспомогательных экономических материалов, содержащихся в документах Дос 9161 и Дос 9562. Для эффективного выполнения рекомендаций CEANS, AEP и ANSEP провели совместные совещания. На четвертом совместном совещании AEP и ANSEP эти группы экспертов подготовили многочисленные выводы в отношении предлагаемых изменений к вышеупомянутым документам.

2.7.2 *Шестая Всемирная авиатранспортная конференция* (AT/Conf/6), состоявшаяся в Монреале 18–22 марта 2013 года, была посвящена экономике аэропортов и аэронавигационного обслуживания в связи с модернизацией авиационной системы. В документе AT/Conf/6 сформулирована рекомендация 2.7/1b, в которой содержится призыв к созданию многодисциплинарной рабочей группы для рассмотрения проблем, связанных с созданием эксплуатационных и экономических стимулов, позволяющих на раннем этапе воспользоваться преимуществами новых технологий и процедур, описанных в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU) (см. документ ATConf/6-WP/104). С учетом этой рекомендации ИКАО учредила Многодисциплинарную рабочую группу (MDWG) по внедрению модулей блочной модернизации авиационной системы (MDWG-ASBU) для оказания Секретариату помощи в работе, требуемой в контексте реализации рекомендации 2.7/1b. MDWG-ASBU было поручено представить Совету доклады, в частности, о применимости экономических и эксплуатационных стимулов к программам модернизации управления воздушным движением, об определении финансовых стимулов и о том, как такие стимулы могут быть отражены в политике и инструктивных материалах ИКАО. Кроме того, MDWG-ASBU было поручено доложить о своих выводах совместному совещанию AEP-ANSEP, чтобы определить, можно ли внести поправки в существующий инструктивный материал для включения полученных выводов.

3. ВЫВОД

3.1 Порядок предоставления аэронавигационной метеорологической информации для гражданской авиации, как ожидается, претерпит изменения в течение следующего десятилетия. Важно, чтобы любые изменения в порядке возмещения соответствующих затрат соответствовали основным принципам взимания сборов, установленным ИКАО. Поскольку МЕТР стремится продвигаться вперед, она нуждается в помощи экспертов в области экономики аэропортов и

аэронавигационного обслуживания, а также политики ИКАО в области взимания сборов. Следовательно, МЕТР сможет воспользоваться результатами создания multidisciplinary рабочей группы, в состав которой войдут члены АЕР и ANSEP, для определения потенциальных новых механизмов взимания сборов для возмещения расходов, связанных с предоставлением аэронавигационного метеорологического обслуживания.

3.2 В свете вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 2.3/х. Разработка механизмов возмещения затрат на предоставление аэронавигационной метеорологической информации

Конференции предлагается:

- а) согласиться с необходимостью оперативного определения того, как изменился порядок предоставления аэронавигационного метеорологического обслуживания, каким образом оно будет продолжать развиваться и каким образом эти изменения могут повлиять на возмещение соответствующих затрат, связанных с предоставлением такого обслуживания на мультирегиональной, региональной и субрегиональной основе;
- б) поручить ИКАО учредить соответствующую multidisciplinary рабочую группу в составе экспертов, обладающих необходимыми знаниями и опытом, и в тесной координации с ВМО для рассмотрения вопроса о том, как изменилось обслуживание, какие новые проблемы возникли в области возмещения затрат и для определения возможных механизмов возмещения этих затрат в соответствии с основными принципами взимания сборов, установленными ИКАО. Затем выводы, подготовленные этой группой, должны быть представлены МЕТР, АЕР и ANSEP для дальнейшего рассмотрения.

— КОНЕЦ —