



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ТРИНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 9–19 октября 2018 года

КОМИТЕТ А

Пункт 5 повестки дня. Возникающие проблемы

5.5. Другие возникающие проблемы, влияющие на глобальную аэронавигационную систему, включая беспилотные авиационные системы (дроны) и сверхзвуковые и коммерческие космические полеты

ВЛИЯНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ НА ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ

(Представлен Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены вопросы, связанные с влиянием, которое возникновение коммерческих космических полетов оказало на гражданскую авиацию, и определена необходимость того, чтобы ИКАО приступила к разработке инструктивного материала, относящегося к безопасной и упорядоченной эксплуатации космических летательных аппаратов, проходящих через гражданское воздушное пространство. В документе признается, что любые изменения структуры воздушного пространства не должны приводить к изменениям в части делегирования воздушного пространства, предоставленного какому-либо государству, и не должны определять уровень предоставляемого обслуживания.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией, приведенной в п. 3.1

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Развитие сферы коммерческих космических полетов и другие появляющиеся виды деятельности привели к созданию новой категории авиационного эксплуатанта и изменили восприятие того, что представляют собой традиционные гражданские полеты. Это отразилось на диалоге между компаниями, использующими космос в коммерческих целях, и авиационными эксплуатантами, а также на их взаимодействии. Роль, которую играет ИКАО в обсуждении вопросов, связанных с использованием космоса в коммерческих целях, главным образом сосредоточена на аспектах, связанных с такими полетами в пределах гражданского воздушного

¹ Документы на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

пространства и их последствиях для производства полетов между ЭП410 и ЭП600. Тем не менее должен быть обсужден встающий на повестку дня вопрос, необходимо ли ИКАО рассматривать проблемы, связанные с запуском гражданских космических летательных аппаратов, соответствующими областями космического "мусора" и нормативными положениями, регулирующими использование воздушного пространства.

1.2 Поскольку активизируются диалоги, связанные с различными типами пользователей в совместно используемом воздушном пространстве и необходимостью их сосуществования, и ведется все больше аналогичных диалогов по поводу транзита космических кораблей, было обращено внимание на необходимость разработки соответствующего нормативного инструктивного материала, стандартов и рекомендуемой практики, связанных с организацией воздушного пространства, где происходит такая деятельность. Поскольку число коммерческих космических полетов возрастает, авиационное сообщество больше не может ждать решения этих проблем.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Определение воздушного пространства, для которого обеспечивается обслуживание воздушного движения, является четко выраженным и отличается от определения суверенного воздушного пространства. В главе 2 Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"* говорится следующее: *"Договорившиеся государства в соответствии с положениями настоящего Приложения, и для территорий, находящихся под их юрисдикцией, определяют те части воздушного пространства и те аэродромы, где будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения"*. Положения данного Приложения не требуют от государства обеспечивать обслуживание воздушного движения внутри объема его суверенного воздушного пространства.

2.2 В главе 2 Приложения 11 также представлен перечень элементов, которые необходимо учитывать при определении потребности в обслуживании воздушного движения. Он включает типы воздушных судов и плотность воздушного движения. Эти положения позволяют государству определить, когда возрастание объема деятельности может создать потребность в дополнительном обслуживании. Кроме того, государства могут определить, какие классы воздушного пространства подходят для данного объема воздушного пространства, основываясь на виде производства полетов, включая вертикальные границы. Общепринятый верхний предел для контролируемого воздушного пространства согласно положениям данного Приложения не требуется.

2.3 Возросшее число запусков коммерческих космических кораблей, восстановление использованных ступеней космических кораблей и повторное использование ракетополетов (средств выведения на орбиту) и соответствующие области космического мусора выявили потребность в четко определенных стандартах безопасности. Эти виды деятельности и связанные с ними ограничения накладывают чрезмерное бремя на воздушное пространство. Организации, осуществляющие запуски, и специалисты по организации воздушного пространства должны оценивать непредсказуемость эффективности полетов и метод, посредством которого осуществляется организация воздушного пространства с учетом наложенных ограничений. Наличие данных проблем привело к дисбалансу, когда ограничения на использование воздушного пространства накладываются таким образом, что отдается предпочтение одной отрасли перед другой. Независимо от того, является ли какая-либо отрасль формирующейся или хорошо устоявшейся, все должны в обязательном порядке задействовать меры по снижению риска для безопасности полетов, которые ограничат последствия для пользователей. Должна поддерживаться свобода навигации и равенство использования.

2.4 Транзит через районы открытого моря, как и полеты через верхнее воздушное пространство в обоих направлениях оказывают влияние на всех пользователей воздушного пространства. В этой связи все авиационное сообщество должно приступить к разработке инструктивного материала, стандартов и рекомендуемой практики для таких операций.

2.5 Нынешние подходы к осуществлению запусков коммерческих космических кораблей предусматривают назначение запретных зон (зон ограниченного доступа), которые охватывают район запуска, район с космическим мусором и, в зависимости от типа летательного аппарата, район возврата. Такие районы создаются преимущественно над открытым морем и охраняются. Размеры таких зон, время, на которое они закрываются, и способ уведомления гражданских эксплуатантов не стандартизированы.

2.6 Нынешнему подходу свойственны две основные проблемы. Полеты выполняются над международными водами, но не основываются на использовании международных процедур. А отсутствие согласованных процедур и стандартов не обеспечивает безопасное и эффективное производство полетов.

2.7 В качестве возможного средства инициирования дискуссий, касающихся создания более отлаженного и эффективного процесса, можно было бы использовать нынешние положения, содержащиеся в региональных аэронавигационных соглашениях как для полетов на больших высотах, так и для коммерческих запусков космических кораблей. Это позволит гарантировать, что только те районы, которые требуют защиты от потенциальных угроз, будут изолированы от деятельности гражданской авиации.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 В связи с возрастающим числом коммерческих космических полетов от ИКАО потребуются помощь в обеспечении того, чтобы этот рост осуществлялся безопасным и упорядоченным образом. С тем, чтобы надлежащим образом учесть упомянутые события, конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 5.1/х. Относительно влияния возникающих проблем на гражданскую авиацию

Конференции предлагается:

- а) предложить государствам принять к сведению события в области коммерческих космических полетов и признать, что этот новый участник должен учитывать интересы всех пользователей воздушного пространства;
- б) обратиться к ИКАО с просьбой приступить к разработке с использованием инструктивного материала и передовой практики положений по интеграции выполняющихся коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство, а также к разработке модели конкретного риска, включая создание оптимизированного защищенного района с космическим мусором, с тем чтобы учесть уникальные факторы риска, обусловленные этой новой деятельностью.

— КОНЕЦ —