



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы

3.1. Предложения по повышению эффективности аэронавигационного обслуживания, способствующие достижению LTAG

ПРОЕКТ 30/10. ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОДОЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ
ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ГРАНИЦ РПИ

(Представлено Секретариатом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Повышению эффективности организации воздушного движения препятствует применение различных минимумов эшелонирования при пересечении границ районов полетной информации (РПИ) или минимумов эшелонирования, которые не соответствуют минимумам, обычно применяемым в регионе или субрегионе. Многие государства делают все возможное для повышения эффективности предоставляемого ими обслуживания и уменьшения негативных последствий деятельности гражданской авиации на окружающую среду. Однако этим же государствам также приходится преодолевать трудности, непосредственно обусловленные отсутствием условий для гармоничного производства полетов. В настоящем документе приводится информация об инициативе, призванной обратить внимание на эту проблему и поддержать гармоничное внедрение продольных минимумов эшелонирования, составляющих 55,5 км (30 м. миль) или менее в океаническом и удаленном воздушном пространстве и 19 км (10 м. миль) или менее в других местах, с целью повышения эффективности функционирования глобальной аэронавигационной системы.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 3.1/х "Проект30/10", приводимой в п. 3.

Стратегические цели	Настоящий рабочий документ касается стратегических целей "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Охрана окружающей среды"
Финансовые последствия	<i>Последствия для авиационного сообщества:</i> Финансовые последствия для государств связаны с осуществлением надзора, обусловленного изменением организации деятельности, и проведением постоянного оперативного анализа. Отрасли, подразделениям, занимающимся организацией воздушного движения, потребуется выбрать минимумы эшелонирования, отвечающие потребностям пользователей воздушного пространства, и привести в соответствие программы подготовки персонала. Тем не менее, можно ожидать, что эти расходы будут компенсированы экономией топлива, использованием оптимальных эшелонов полета и повышением эффективности функционирования глобальной аэронавигационной системы. <i>Последствия для ИКАО:</i> Деятельность ИКАО, о которой говорится в настоящем документе, будет продолжаться в течение следующего трехлетнего периода в соответствии с политикой ИКАО в области поддержки внедрения, утвержденной Советом (C-DEC 225/6).
Справочный материал	Приложение 11, Обслуживание воздушного движения Doc 4444, Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В частности, задачи обслуживания воздушного движения (ОВД) заключаются в предотвращении столкновений воздушных судов и ускорении и поддержании упорядоченного потока воздушного движения (Приложение 11 "*Обслуживание воздушного движения*", п. 2.2). Как правило, это достигается посредством применения минимумов эшелонирования, которые в диаметральной и продольной плоскостях предписывают выдерживание минимального расстояния или временного интервала между воздушными судами и, тем самым, определяют потенциальную эффективность аэронавигационной системы. В этой связи следует избегать создания помех потоку воздушного движения посредством применения чрезмерных минимумов эшелонирования.

1.2 Более того, выбирать минимумы эшелонирования необходимо в рамках проведения консультаций с соответствующими полномочными органами ОВД с тем, чтобы обеспечить совместимость с обеих сторон линии передачи воздушного движения (Приложение 11, п. 3.4.1 b)). Минимумы эшелонирования необходимо применять с максимально возможной с практической точки зрения степенью единообразия, особенно при пересечении границ воздушного пространства, с целью оказания содействия и повышения эффективности аэронавигации и предотвращения непреднамеренного понижения эффективности.

1.3 Несмотря на то, что во многих частях мира применение согласованных и единообразных минимумов эшелонирования является установившейся практикой, по-прежнему имеются районы воздушного пространства, которые могли бы извлечь пользу из пересмотра и упорядочения системы эшелонирования, используемой в настоящее время.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Предлагаемый Проект 30/10 представляет собой инициативу, призванную обратить внимание на внедрение продольного эшелонирования в 55,5 км (30 м. миль) или менее в океаническом и удаленном воздушном пространстве и 19 км (10 м. миль) или менее в других местах и поддержать его. Предполагается, что эта деятельность, направленная на последовательное уменьшение чрезмерных минимумов эшелонирования там, где оно уже не реализовано, будет осуществляться на региональной основе и носить согласованный характер.

2.2 Реализация стратегий и инициатив, охватываемых положениями ИКАО, таких как организация потоков воздушного движения, динамичная секторизация, гибкое использование воздушного пространства и взаимодействие гражданских и военных органов, может привести к повышению эффективности в обширных районах воздушного пространства. Для достижения этих целей решение о внедрении более эффективных интервалов эшелонирования нельзя принимать обособленно, поскольку в противном случае не исключена возможность дальнейшего усугубления имеющихся проблем. Например, проведение регулярных совместных обзоров также будет содействовать более глубокому пониманию применяемого эшелонирования и соответствующему обоснованию условий, которыми следует руководствоваться соседним РПИ, что может привести к дальнейшему повышению эффективности деятельности, связанной с устранением дисбаланса между потребностями в перевозках и пропускной способностью воздушного пространства.

2.3 Использование существующей структуры региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG), региональных бюро ИКАО и оказание Штаб-квартирой межрегиональной поддержки идеально подходит для ускорения процесса совместного обсуждения государствами вопроса о минимумах эшелонирования и оптимизации воздушного пространства. Совместная деятельность с пользователями воздушного пространства и полномочными органами

ОВД по выявлению слабых мест или пробелов в области бесперебойного предоставления обслуживания и поддержка внедрению, оказываемая ИКАО в рамках Проекта 30/10, позволят уменьшить интервалы эшелонирования с учетом действующих процедур, опубликованных ИКАО, и повысить эффективность глобальной аэронавигационной системы в более широких масштабах и на более упорядоченной основе.

3. ВЫВОД

3.1 Масштабы многих видов негативного воздействия деятельности гражданской авиации на окружающую среду можно уменьшить посредством применения комплекса мер, включая совершенствование технологий, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, а также соответствующее использование минимумов эшелонирования в координации с пользователями воздушного пространства.

3.2 Повышение эффективности за счет внедрения существующих, надежных и проверенных минимумов эшелонирования обеспечивает потенциальную возможность получения авиационным сообществом существенных выгод. Устранение искусственно созданных помех может оказать помощь в решении экологических проблем, связанных с авиацией, и оказать непосредственное влияние на экономию топлива. Для повышения эффективности государствам и PIRG следует в приоритетном порядке пересмотреть минимумы эшелонирования, используемые в удаленном, океаническом и другом воздушном пространстве, и разработать региональные планы действий по реализации Проекта 30/10.

3.3 В свете вышеизложенного Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 3.1/х. Проект 30/10

Государствам рекомендуется:

- а) в рамках процессов, реализуемых региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG), активно сотрудничать с соседними государствами в деле реализации Проекта 30/10;

ИКАО:

- б) посредством PIRG разработать региональные планы действий по реализации Проекта 30/10;
- с) поддерживать межрегиональное сотрудничество в целях согласованной реализации Проекта 30/10.