



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

УСТОЙЧИВОСТЬ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом деловой авиации (МСДА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Нарушение воздушного пространства может быть вызвано различными первопричинами: от геополитической напряженности до гражданских беспорядков, вооруженных конфликтов и стихийных бедствий, промышленных забастовок и кибератак на цифровую инфраструктуру авиации. Некоторые виды стихийных бедствий легче предвидеть, например, в ряде регионов можно прогнозировать сезоны ураганов или тайфунов и готовиться к ним. Даже когда нарушение в аэронавигационном обслуживании или закрытие воздушного пространства ожидаемы, политические волнения и вооруженные конфликты часто продолжаются в течение длительного периода времени, в течение которого гражданская авиация получает мало информации о том, как развивается ситуация на земле. Проблема усугубляется, когда воздушное пространство, находящееся над местом нарушения работы и прилегающее к нему, управляется неэффективно. В данном документе предлагается система мер по устранению долгосрочных сбоев в работе или нарушений в обслуживании, а также способы обеспечения эксплуатационной устойчивости.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, приведенными в п. 4.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Изменение климата влияет на погодные условия, что приводит к изменению частоты и серьезности стихийных бедствий. В то же время геополитическая обстановка в некоторых регионах приводит к перебоям в аэронавигационном обслуживании, в том числе к длительной недоступности воздушного пространства.

1.2 В недавнем стратегическом руководстве по осуществлению Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) к понятию потенциала добавляется понятие "устойчивость". Глобальная эксплуатационная концепция OpВД (GATMOC) также содержит идею того, что всемирная аэронавигационная система должна использовать свой внутренний потенциал для

¹ Текст документа на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлен ИАТА.

удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства в периоды пиковой нагрузки и в зонах с интенсивным движением, а также для снижения ограничений на поток воздушного движения. Следовательно, аэронавигационная система должна быть достаточно устойчивой, чтобы выдерживать перебои в обслуживании и связанные с этим временные сокращения пропускной способности.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Перебои в обслуживании часто имеют побочные эффекты, в результате которых последствия стихийного бедствия могут ощущаться не только в месте его непосредственной локализации, но и в пределах данного региона, а иногда и в нескольких регионах. Следовательно, устойчивость аэронавигационной системы не должна ограничиваться пространством, где происходят перебои в обслуживании, поскольку закрытие воздушного пространства повлияет на движение через прилегающие районы полетной информации (РПИ).

2.2 В последние годы количество нарушений работы в воздушном пространстве увеличилось, что негативно сказывается на пропускной способности воздушного пространства. В случаях длительных нарушений работы в воздушном пространстве авиакомпании на протяжении долгого времени сталкиваются с проблемами, влияющими на эффективность полетов в воздушном пространстве, которое больше не доступно для гражданской авиации. В первую очередь это связано с неэффективностью использования воздушного пространства, которая существовала до нарушения работы, но усилилась в результате перенаправления потока воздушного движения.

2.3 Сценарии предотвращения и чрезвычайные меры в случае долгосрочных нарушений работы должны учитывать последствия для деятельности авиакомпании и то, какими могут быть проблемы/вызовы, например, как это повлияет на расход топлива, эксплуатационные характеристики воздушного судна и ограничения по времени работы экипажа, а также учитывать эти ограничения при реализации планов действий в чрезвычайных ситуациях и изменении маршрутов.

2.4 В документе ИКАО AN-Conf/14-WP/10 подчеркивается, что использование стратегий и инициатив, предусмотренных положениями ИКАО, таких как организация потоков воздушного движения, гибкое использование воздушного пространства и военно-гражданское сотрудничество, может привести к повышению эффективности во многих секторах воздушного пространства. Такие инициативы по оптимизации использования воздушного пространства могут способствовать повышению эффективности работы авиакомпаний по всем направлениям, где произошло изменение транспортного потока из-за нарушения работы в воздушном пространстве.

2.5 Обмен между государствами информацией об известных и ожидаемых нарушениях работы может помочь поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и авиакомпаниям лучше подготовиться и согласовать сценарии действий в чрезвычайных ситуациях. Кроме того, организация штабных учений для проверки наших планов действий в чрезвычайных ситуациях может повысить способность ПАНО, аэропортов и авиакомпаний разрабатывать совместные подходы к оценке рисков и реагированию на нарушения работы.

2.6 На тактическом уровне группы по координации действий в чрезвычайных ситуациях (CCTS) эффективно справляются с краткосрочными нарушениями работы и устраняют их. Однако в случае долгосрочной недоступности воздушного пространства работа должна выходить за рамки экстренного (временного) изменения маршрутов.

3. **ВЫВОД**

3.1 В связи с увеличением числа долговременных нарушений работы в воздушном пространстве в некоторых регионах наблюдается изменение транспортных потоков. Это требует оптимизации воздушного пространства для этих транспортных потоков. Можно использовать инициативы по оптимизации воздушного пространства, такие как Организация потоков воздушного движения (ОПВД) и гибкое использование воздушного пространства (FUA).

3.2 Оценка рисков для безопасности полетов, особенно когда речь идет о принятии решений о возобновлении нормальной эксплуатации, требует наличия необходимой информации в нужное время. Важнейшим фактором, способствующим этому процессу, является обмен между правительствами информацией об известных рисках, связанных с ограничениями.

3.3 Хотя положения Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, касающиеся планирования на случай непредвиденных обстоятельств, представляют собой схему региональной и межрегиональной работы по повышению устойчивости воздушного пространства и реагированию на перебои в обслуживании, сохраняется потребность в дополнительных руководящих указаниях, особенно когда речь идет о восстановлении нормальной работы.

4. **ДЕЙСТВИЯ СОБРАНИЯ:**

4.1 Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Государствам:

а) внедрить инициативы по оптимизации воздушного пространства, предусмотренные положениями ИКАО, такие как гибкое использование воздушного пространства для воздушного движения и военно-гражданское сотрудничество;

б) делиться предварительной информацией, касающейся известных/ожидаемых нарушений работы.

ИКАО:

с) совместно с отраслью разработать глобальное руководство по управлению ОрВД в чрезвычайных ситуациях и этапу восстановления, а также региональные системы мер для поддержки реализации положений Приложения 11 *"Обслуживание воздушного движения"*.

— КОНЕЦ —