



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**

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ, СПОСОБСТВУЮЩЕЕ ДОСТИЖЕНИЮ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ (LTAG)

(Представлено Султанатом Оман)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В этом документе представлены стратегические проблемы региона MID со ссылкой на рост воздушного движения, влияющего на регион MID и другие регионы мира. Это направлено на поддержку достижения цели Глобального аэронавигационного плана (ГАНП, Doc 9750) для дальнейшего повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности глобальной системы гражданской авиации при одновременном повышении или, по крайней мере, поддержании безопасности полетов и принятии глобальной долгосрочной желательной цели (LTAG) для международной авиации с достижением нулевого уровня эмиссии к 2050 году, согласно Докладу Технической комиссии 41-й сессии Ассамблеи (Doc 10186).

Действия Конференции предлагается принять меры, предложенные в пункте 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 По мере расширения глобальных авиаперевозок воздушное пространство над открытым морем на стыке Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона стало важнейшим транзитным коридором для рейсов, соединяющих Европу и Азиатско-Тихоокеанский регион. Это стратегическое воздушное пространство облегчает эффективный и безопасный пролет для многих авиакомпаний, улучшая связность между этими двумя важными частями мира.

1.2 На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята глобальная долгосрочная желательная цель (LTAG) для международной авиации по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). Достижение LTAG будет зависеть от совокупного эффекта многократного сокращения эмиссии CO₂, включая ускоренное внедрение новых и инновационных авиационных технологий, оптимизацию летных операций, а также увеличение производства и внедрение устойчиво производимого авиационного топлива (SAF).

2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 MIDANPIRG/20 и RASG-MID/10: вывод 6 PIRG/RASG: координация в целях усовершенствования воздушного пространства над открытым морем между регионом MID и Азиатско-Тихоокеанским регионом (APAC). MID ИКАО поручено инициировать и поощрять межрегиональные и субрегиональные инициативы, направленные на улучшение воздушного пространства на границе с:

- a) Азиатско-Тихоокеанским регионом;
- b) государствам и заинтересованным сторонам в авиации рекомендуется сотрудничать и поддерживать инициативы по развитию воздушного пространства, направленные на повышение безопасности полетов и эффективности.

2.2 На седьмом совещании генеральных директоров гражданской авиации в Ближневосточном регионе (DGCA-MID/7), которое состоялось в Эр-Рияде (Саудовская Аравия) с 19 по 20 мая 2024 года, Генеральный секретарь ИКАО в своем основном выступлении обозначил текущие стратегические цели и приоритетные направления деятельности Организации. Была подчеркнута необходимость совместных усилий для:

- a) достижения глобальной долгосрочной желательной цели (LTAG) по чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году с учетом важной роли устойчиво производимого авиационного топлива, новых технологий и эксплуатационных усовершенствований;
- b) была отмечена важность сотрудничества: "Значительное укрепление нашей коллективной приверженности, как в политическом, так и в финансовом отношении, для реализации программ и деятельности в каждой из этих приоритетных областей непосредственно позволит нам добиться значимого, ощутимого прогресса в регионе Ближнего Востока и за его пределами".

2.3 Регион MID сталкивается с проблемами обеспечения роста воздушного движения, в первую очередь из-за структуры маршрутной сети и многочисленных маршрутных ограничений на границе с регионом APAC. Для региона MID крайне важно оптимизировать структуру воздушного пространства для управления растущими объемами воздушного движения, обеспечивая при этом эксплуатационную безопасность полетов и эффективность.

2.4 Сотрудничество между регионами MID и APAC имеет важное значение для обеспечения бесперебойного потока воздушного движения и эффективного решения проблем роста регионального и глобального воздушного движения и для оптимизации авиатранспортных потоков для достижения сокращения эмиссии CO₂, способствующего реализации LTAG.

2.5 Согласованные усилия будут способствовать обмену передовым опытом, повышению функциональной совместимости аэронавигационных систем и обеспечению последовательного внедрения навигации, основанной на характеристиках, между регионами.

2.6 Султанат Оман отмечает сотрудничество в рамках *регионального подхода*, и инициативы, которые были запущены на совместных совещаниях, которые проводились с:

- a) Объединенными Арабскими Эмиратами;
- b) Королевством Саудовская Аравия;
- c) Республикой Индия;

- d) Исламской Республикой Пакистан;
- e) Государством Катар;
- f) Исламской Республикой Иран

2.7 Хотя государствам следует пересмотреть структуру своего воздушного пространства, чтобы иметь возможность обеспечить ожидаемый рост, оптимизация воздушных маршрутов в большинстве случаев потребует регионального подхода. Эта оптимизация становится все более критичной в регионах, где ожидаемый рост воздушного движения выше среднего. Оман в координации с Саудовской Аравией и Объединенными Арабскими Эмиратами проводит оценку и изучение передового опыта в целях совершенствования маршрутной сети на региональном уровне.

2.8 Поэтому в июне 2023 года Оман приступил к осуществлению стратегического проекта организации воздушного пространства Омана (OASP) для оптимизации воздушного пространства, включая усилия по улучшению навигации в воздушном пространстве с помощью улучшенной структуры маршрутной сети для адаптации к региональным и международным потокам с учетом внедрения концепции свободного маршрута в воздушном пространстве (FRA), и следовательно, для улучшения авиатранспортных потоков с целью достижения сокращения эмиссии CO₂ и, в конечном итоге, реализации LTAG.

2.9 Поскольку основные потоки воздушного движения на Ближнем Востоке идут по направлению Европа – Ближний Восток – Азия и в обратном направлении, Оман инициировал встречи и семинары с соседними странами в Азиатско-Тихоокеанском регионе для рассмотрения вопроса о том, каким образом можно улучшить маршруты, чтобы обеспечить эффективную организацию воздушного движения (ОрВД) для основных авиатранспортных потоков. Некоторыми из мер, которые анализируются и принимаются во внимание, является внедрение новых маршрутов в качестве однонаправленных параллельных воздушных линий между Оманом и соседними государствами для улучшения пропускной способности региона EUR, региона MID и APAC.

3. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

Конференции предлагается:

- a) принять к сведению представленные инициативы, в том числе предложенные Оманом;
- b) подчеркнуть важность оптимизации полетов и маршрутов в воздушном пространстве в качестве простых мер по сокращению эмиссии CO₂ в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, с тем чтобы в конечном итоге достичь долгосрочной желательной цели (LTAG);
- c) признать, что эффективность маршрутов на большие расстояния будет существенным фактором оптимизации полетов;
- d) определить оптимизацию основных авиатранспортных потоков в качестве приоритета для государств и ИКАО и поручить ИКАО включить эти усилия в следующий бизнес-план и бюджетные предложения;
- e) поручить ИКАО начать тесную координацию с государствами и соответствующими пользователями воздушного пространства для реализации межрегиональных инициатив, направленных на решение проблемы дальних маршрутов, основанных на основных авиатранспортных потоках.