



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**

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ПУТЕМ РАЗРАБОТКИ СИСТЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ УСЛУГ

(Представлено Организацией по аэронавигационному обслуживанию
гражданской авиации (КАНСО))

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Существуют важные примеры, которые мы должны изучить, в отношении управленческих преимуществ, которые могут быть реализованы для воздушного движения, и пути повышения эффективности услуг. Есть много успешных примеров оказания трансграничных услуг органами гражданской авиации или международными организациями.

В последнем официальном сообщении организации КАНСО под названием "*Линии в небе*" мы изучили 13 примеров успешных систем трансграничных услуг. Организация системы трансграничных услуг может быть сложной, учитывая юридические, экономические, управленческие аспекты и аспекты, связанные с надзором и государственным суверенитетом. В официальном сообщении приводится информация об успешном урегулировании данных аспектов.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендацией 3.1/x "Обеспечение эффективной организации воздушного движения", приводимой в п. 3.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Восемьдесят лет назад была подписана Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Конвенция определила ответственность государств по предоставлению услуг и средств воздушного движения для обеспечения международного воздушного движения внутри их суверенных границ. При этом статья 28 Конвенции не определяет самих поставщиков услуг.

1.2 Повышение эффективности организации воздушного движения (ОрВД) путем уменьшения фрагментации воздушного пространства было определено как цель многих важных инициатив. Инициатива "Единое небо Европы" была разработана для предоставления

¹ Тексты на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены КАНСО.

трансграничных услуг по обслуживанию воздушного движения (ОВД) для повышения эффективности полетов как для локальных, так и для более широких регионов.

1.3 Что касается определения организации воздушного пространства, раздел 2.11.1 Приложения 11 *Обслуживание воздушного движения* ИКАО рекомендует, что "Разграничение воздушного пространства, в котором будут оказываться услуги по организации воздушного движения, должно опираться на структуру маршрутов и необходимость эффективного обслуживания, а не на национальные границы". Приложение G к резолюции Ассамблеи ИКАО А41-10 "Консолидированное заявление о политиках и сопутствующих практиках ИКАО, относящихся непосредственно к воздушному движению" касается конкретно данного вопроса и говорит о необходимости организации трансграничных систем и делегаций в интересах решения технических, управленческих вопросов, вопросов безопасности и эффективности".

1.4 Кроме того, *Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения* (GATMOC Doc 9854), рассматривая перспективу воздушного пространства в будущем, говорит о том, что "воздушное пространство будет организовано как глобальное с учетом государственного суверенитета стран. Гомогенные участки ОрВД и/или районы прохождения маршрутов будут сведены к минимуму, и будут приложены усилия к консолидации сопредельных участков".

1.5 В документе [A41-WP/356](#) был сформулирован запрос к ИКАО о разработке стандартов для децентрализованного контроля суверенных воздушных пространств с пониманием того, что такие стандарты облегчат процесс для государств, заинтересованных в соблюдении соответствующих договоренностей.

2. ДИСКУССИЯ

2.1 Несмотря на принятие Чикагской конвенции, признающей преимущества организованной структуры воздушного пространства, и последующего принятия Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, современное воздушное пространство по-прежнему организовано, в основном, по национальным границам, лишь с отдельными примерами четко определяемого общего или трансграничного пространства. Оказание трансграничных услуг иногда считается слишком сложным или несовместимым с национальными интересами, даже между союзниками с относительно открытыми наземными границами.

2.2 К счастью, сегодня есть успешные примеры организации трансграничных услуг, предоставляющей как локальные, так и региональные, преимущества. Изучение данных примеров дает нам важную информацию о процессе трансграничного ОВД, в том числе об эффективном решении вопросов ответственности, безопасности и экономического регулирования, обеспечения качества, военно-гражданского сотрудничества и других аспектов, связанных с суверенитетом. Изучение данных кейсов также дает важное понимание преимуществ, которые могут быть реализованы благодаря расширению трансграничных договоренностей в других регионах.

2.3 В недавно выпущенном официальном обращении KANCO Lines in the Sky: Seamless Cross Border ATS (<https://canso.org/publication/seamless-cross-border-ats/>) рассмотрены тринадцать примеров организации трансграничных услуг, а также преимущества и уроки, которые мы можем извлечь из данных кейсов, в том числе, как были решены юридические, экономические вопросы, вопросы безопасности, военно-гражданского сотрудничества и другие.

2.4 Эти рассмотренные тринадцать случаев можно разделить на три категории:

- a) незначительное трансграничное регулирование между соседними странами, предоставляющее локальные преимущества;
- b) поставщик аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в одной стране, предоставляющий услуги по ОВД полностью в соседней стране, часто фокусируясь на верхнем воздушном пространстве;
- c) создание совершенно новой организации, предоставляющей услуги по организации воздушного движения в нескольких странах.

2.5 Каждая из указанных выше форм организации трансграничных услуг может обеспечить операционные преимущества для системы воздушных перевозок, способствуя достижению международной авиацией долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению выбросов CO₂. В некоторых случаях достигаются дополнительные преимущества с точки зрения оптимизации рабочей нагрузки контролеров и пилотов, а также снижения затрат на предоставление услуг благодаря более эффективному снабжению и организации инфраструктуры.

2.6 По мере того, как прогрессивные концепции ОрВД, такие как операции, основанные на траектории (ТВО), готовятся к внедрению, координация, коммуникация и операционная совместимость, возможно, станут основными трудностями. Обеспечение беспрепятственного оказания трансграничных услуг будет необходимо для концепции ТВО, чтобы было возможно реализовать ее ожидаемые операционные преимущества, поскольку возможности и процессы ТВО нужно развивать и внедрять в рамках гармоничного глобального процесса. Трансграничные районы полетной информации (РПИ), в частности, в верхнем воздушном пространстве, могут создать среду для урегулирования многочисленных трудностей, связанных с реализацией таких концепций.

2.7 Договоренности об оказании воздушных услуг, устанавливающие "санитарные коридоры" (РНС) в период пандемии COVID-19, стали примером того, как ИКАО поддержала разработку и внедрение рекомендаций, стандартов, механизмов принятия решений и шаблонных соглашений для помощи государствам в этом процессе. Аналогичные инструменты могут облегчить процесс для государств, рассматривающих изменение воздушного пространства, для обеспечения важных операционных преимуществ. ИКАО имеет возможности для предоставления рекомендаций и стандартов для государств в процессе разработки таких сложных соглашений.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Хотя преимущества организации трансграничных услуг очевидны, их реализация остается во многом сложной с большим количеством вопросов, которые приходится решать государствам. Существующие договоренности дают важную информацию государствам, желающим изучить потенциальные преимущества. Поддержка со стороны ИКАО в форме рекомендаций, стандартов и шаблонных соглашений поможет государствам, желающим рассмотреть возможность изменений воздушного пространства для обеспечения важных операционных преимуществ.

3.2 Учитывая вышеизложенное, мы предлагаем участникам Конференции утвердить следующие рекомендации:

Рекомендация 3.1/х. Обеспечение эффективной организации воздушного движения

Государствам:

- а) принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе и в официальном сообщении КАНСО "Линии в небе: эффективное трансграничное ОВД"², и заключения, сделанные на основе изучения существующих успешных кейсов оказания услуг по ОВД.

ИКАО:

- б) разработать общие принципы организации оказания трансграничных услуг, которые помогут государствам, рассматривающим преимущества такой организации, определить подходящие варианты наилучшего ее обеспечения.

— КОНЕЦ —

²Официальное сообщение КАНСО "Линии в небе: эффективное трансграничное ОВД" см. в разделе справочных документов на сайте AN-Conf/14 <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/Reference-Documents.aspx>.