



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

**РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О НЕОБХОДИМОСТИ УПРАВЛЕНИЯ
ЭШЕЛОНИРОВАНИЕМ И ПЛАНИРОВАНИЯ НА СЛУЧАЙ НЕПРЕДВИДЕННЫХ
ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ПРИ ПОЛЕТАХ В ВЕРХНЕМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В связи с технологическим и инженерным прогрессом ожидается увеличение числа полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО), что потребует разработки глобально применимых правил и инструктивных материалов для обеспечения безопасного, надежного и устойчивого развития гражданской авиации. В данном документе подчеркивается необходимость решения проблемы растущей активности в верхнем воздушном пространстве, включая воздушные суда, обеспечивающие телекоммуникации, наблюдение за Землей и транспортные услуги. Кроме того, в этом документе предложены направления, на которых ИКАО, органам гражданской авиации (ВГА) и поставщикам аэронавигационного обслуживания (ПАНО) следует сосредоточить свои усилия в ближайшей перспективе, чтобы поддержать эволюцию авиационной системы. И, наконец, в документе освещается необходимая долгосрочная работа, которая будет соответствовать стратегическим целям ИКАО по оптимизации функционирования авиационной системы и реализации глобальной приоритетной задачи бизнес-плана на 2023–2025 гг. в отношении новых участников воздушного движения.

Действие: Конференции предлагается согласиться с Рекомендацией 3.3/х "Приоритетность разработки решений по управлению эшелонированием и стратегий планирования на случай непредвиденных обстоятельств при полетах в верхнем воздушном пространстве".

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Технологический прогресс и инженерные инновации привели к увеличению типов воздушных судов, которые могут эксплуатироваться в воздушном пространстве с низкой плотностью атмосферы. Высотные воздушные суда с большой продолжительностью полета, широко известные как HALE, беспилотные воздушные шары, дирижабли, а также сверхзвуковые и гиперзвуковые воздушные суда могут эффективно и экономично решать деловые и исследовательские задачи. Некоторые из этих воздушных судов имеют совершенно разные эксплуатационные характеристики и профили маневренности, и они должны эксплуатироваться безопасно, не создавая помех друг другу и другим полетам.

1.2 Ожидаемый рост объема этих полетов требует разработки применимых на глобальном уровне правил и инструктивных материалов для поддержки безопасного, надежного и устойчивого развития и управления полетами гражданской авиации в верхнем воздушном пространстве, как правило на высотах, превышающих высоту полетов современных обычных воздушных судов.

1.3 Принятая на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2019 году резолюция А40-7 поручила ИКАО "пересмотреть Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся, среди прочего, правил полетов, обслуживания воздушного движения, сертификации, лицензирования, ответственности и окружающей среды, на предмет внесения поправок или расширения, при необходимости". На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2022 году в резолюции А41-9 этот текст был обновлен и перед ИКАО была поставлена задача не только "содействовать полетам новых участников воздушного движения в рамках глобальной согласованной системы", но и "разработать конкретные концепции и инструктивные материалы".

1.4 В декабре 2023 года правительства Канады, Европейский союз и его государства-члены, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки и Япония опубликовали совместное заявление по НАО. В этом заявлении содержится призыв к ИКАО "уделить приоритетное внимание и ускорить работу по полетам в верхнем воздушном пространстве в рамках своей программы работы, а также ускорить разработку и внедрение решений для пилотируемого и беспилотного авиационного движения в верхнем воздушном пространстве".

1.5 В совместном заявлении также подтверждается, что операции по космическому запуску и возвращению не относятся к НАО, поскольку космические аппараты лишь пересекают верхнее воздушное пространство. Поскольку операции по космическому запуску и возвращению отделены от НАО, процедуры и инструктивные материалы, разработанные для интеграции НАО, не должны применяться к космическим полетам¹.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В мире не существует единой классификации верхнего воздушного пространства, общего подхода к организации воздушного движения в верхнем воздушном пространстве, а также единых ожиданий в отношении порядка действий в случае непредвиденных обстоятельств.

2.2 Безопасные и эффективные полеты зависят от доступа эксплуатанта, ВГА и ПАНО к точной и своевременной информации. Существующие системы, предоставляющие информацию заинтересованным сторонам, совершающим полеты на более низких высотах, либо ограничены в поддержке НАО, либо нецелесообразны в верхнем воздушном пространстве, что создает растущие риски по мере увеличения частоты полетов НАО. По этой причине необходимо выработать общий подход к созданию системы обмена информацией между всеми заинтересованными сторонами.

2.3 Это потребует разработки нормативно-правовой базы, правил эксплуатации и информационной архитектуры для обмена данными, поддерживающей совместную ситуационную осведомленность заинтересованных сторон. Обмен информацией между ВГА, ПАНО и эксплуатантами обеспечит ответственным сторонам доступ к необходимой информации для поддержания безопасных полетов, такой как информация о полете, включая место проведения и цель полета.

¹ Космические запуски и возвращения относятся как к орбитальным, так и к суборбитальным полетам.

2.4 Что касается правил эксплуатации, то существует настоятельная необходимость определить новые методы управления эшелонированием и разработать инструктивные материалы по эшелонированию для этих воздушных судов, которые пересекают традиционное воздушное пространство и эксплуатируются в верхнем воздушном пространстве. В верхнем воздушном пространстве в различных обстоятельствах могут применяться как эшелонирование, осуществляемое при содействии органов управления воздушным движением (УВД), так и кооперативное эшелонирование. Однако, поскольку ПАНО не всегда имеют возможность и практическую способность для предоставления обслуживания по эшелонированию в верхнем воздушном пространстве, необходимо разработать правила эксплуатации, определить функции и обязанности для обеспечения подотчетности и надзора за эксплуатантами со стороны соответствующих органов. При пересечении более низкого воздушного пространства крайне важно, чтобы практика эшелонирования, поддерживаемая УВД, была органично интегрирована и учитывала характеристики и маневренность воздушного судна.

2.5 Необходимо разработать упреждающие стратегии для решения проблем, влияющих на полет или безопасную посадку воздушных судов, эксплуатирующихся в верхнем воздушном пространстве. Это включает определение признаков аварийных ситуаций и подготовку протоколов реагирования, которые будут использоваться для принятия эксплуатантом и ПАНО мер по снижению угроз для безопасности полетов. Доступ к точной и своевременной информации имеет решающее значение для обеспечения безопасности воздушных судов во время экстренных и аварийных ситуаций.

3. ВЫВОД

3.1 Эти неотложные приоритеты должны стать частью целостной концепции полетов в верхнем воздушном пространстве, которая должна включать такие аспекты, как согласованные правила летной годности, лицензирование и подготовка персонала, идентификация, обнаружение, связь, обмен полетной информацией, включая место проведения и цель полета, а также управление воздушным движением / балансировка потребностей и пропускной способности.

3.2 Решение этих приоритетных задач в срочном порядке поможет обеспечить, чтобы воздушные суда, эксплуатирующиеся в верхнем воздушном пространстве, поддерживали безопасность полетов и авиационную безопасность, поскольку мы стремимся к достижению стратегических целей ИКАО по повышению безопасности полетов, пропускной способности, эффективности и охране окружающей среды в глобальной системе гражданской авиации и в контексте глобальной приоритетной задачи бизнес-плана на 2023–2025 гг., касающейся новых участников воздушного движения.

3.3 Конференции предлагается принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 3.3/х. Приоритетность разработки решений по управлению эшелонированием и стратегий планирования на случай непредвиденных обстоятельств при полетах в верхнем воздушном пространстве

ИКАО:

- а) уделять первоочередное внимание разработке и внедрению комплексных решений для безопасного эшелонирования воздушных судов при подъеме в верхнее воздушное пространство, спуске из него и выполнении полетов в нем, обеспечивая более тесное сотрудничество между эксплуатантами, ВГА и ПАНО;

- b) ускорить обсуждение вопросов гармонизации методов управления воздушным пространством, направленных на беспрепятственную интеграцию полетов в верхнем воздушном пространстве в существующую систему воздушного пространства, и разработать упреждающие стратегии для решения проблем, влияющих на полет или безопасную посадку воздушных судов, которые эксплуатируются в верхнем воздушном пространстве.

— КОНЕЦ —