



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

НЕОБХОДИМОСТЬ АКТИВИЗАЦИИ СОТРУДНИЧЕСТВА И КООРДИНАЦИИ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ В РАЙОНАХ ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ, ПРИМЫКАЮЩИХ К РЕГИОНАМ CAR И SAM ИКАО

(Представлено Боливарианской Республикой Венесуэла)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе представлены практические аспекты, которые должны учитываться государствами в связи с сотрудничеством и координацией воздушного движения гражданских и военных судов в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности гражданской авиации наряду с удовлетворением требований военного воздушного движения посредством создания динамичного воздушного пространства. Кроме того, в документе утверждается необходимость проведения анализа факторов риска, вызываемых несоблюдением четких и устоявшихся стандартов предоставления обслуживания воздушного движения между сопредельными государствами. Это может быть достигнуто только путем полной интеграции процедур контроля и планирования полетов в районных диспетчерских центрах (РДЦ) соответствующих подразделений.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) подчеркнуть необходимость тесного сотрудничества между сопредельными государствами в Карибском бассейне и Южной Америке в целях оптимизации использования межконтинентального воздушного пространства наряду с поддержанием стандартов безопасности полетов и эффективности, предусмотренных в *Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП)* и *Глобальном плане обеспечения безопасности полетов (ГПБП)*;
- б) поручить ИКАО признать необходимость в более активном сотрудничестве и координации действий между сопредельными государствами в целях поддержания регулярности международной аэронавигации в соответствии с критериями безопасности полетов путем соблюдения действующих рабочих соглашений;
- в) настоятельно призвать ИКАО стимулировать создание рабочих контактов между двумя регионами в целях достижения стратегических целей Организации в интересах международного авиационного сообщества.

¹ Документ на испанском языке представлен Боливарианской Республикой Венесуэла.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" ИКАО Глобальный аэронавигационный план (ГАНП, Дос 9750) Глобальный план обеспечения безопасности полетов на 2017–2019 гг. (ГПБП, Дос 10004) Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения (PANS-ATM, Дос 4444) Рабочие соглашения между государствами о предоставлении обслуживания воздушного движения

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Государствам необходимо управлять своим воздушным пространством таким образом, чтобы удовлетворять требованиям как гражданской, так и военной авиации. Для обеспечения деятельности международной авиации как безопасной и гармоничной системы государства согласились сотрудничать в целях определения единой нормативной основы и, помимо прочего, обслуживания воздушного движения, включающего доступ к воздушному пространству и его использование.

1.2 Так как воздушное пространство становится все более ограниченным и ценным ресурсом, государства должны применять сбалансированный подход к организации воздушного движения, обеспечивающий согласование и соблюдение требований безопасности воздушного движения и национальной безопасности. Это требует взаимодействия, сотрудничества и координации.

1.3 Стандарт – это описание физических характеристик, конфигурации, материала, эксплуатационных параметров, персонала или процедуры, единообразное применение которых признано необходимым для безопасности полетов или регулярности международной аэронавигации и которым Договаривающиеся государства обязуются следовать в соответствии с Конвенцией; в случае невозможности соблюдения обязательным является уведомление об этом Совета в соответствии со статьей 38 Чикагской конвенции.

1.4 Конвенция устанавливает прерогативы и ограничения для всех государств – членов ИКАО и предусматривает принятие международных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) для регулирования международного воздушного транспорта. Конвенция признает и принимает принцип, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Здесь необходимо подчеркнуть, что полный суверенитет предоставляется над территорией соответствующего государства, но не над территорией любого другого государства.

1.5 Благодаря расширению диалога и меняющейся культуре сотрудничества между гражданскими и военными органами становится вопросом мирового значения в связи с огромными преимуществами такого сотрудничества для систем организации воздушного движения (ОрВД) и других видов авиационной деятельности, как гражданской, так и военной.

2. АНАЛИЗ

2.1 Пункт d) статьи 3 Чикагской конвенции предусматривает, что "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов".

2.2 В п. 1.2.3 главы 1 циркуляра 330-AN/189 "Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения" ИКАО говорится, что "государства должны учитывать аспекты безопасности навигации гражданских воздушных судов при установлении правил для своих государственных воздушных судов. Таким образом, регулированием полетов и обслуживания таких воздушных судов занимаются отдельные государства, разрабатывающие разнообразные правила для военной авиации. Тем не менее, особенно в условиях загруженного воздушного пространства, гармонизация правил является залогом безопасного, эффективного и экологически устойчивого функционирования авиационной системы". Такая гармонизация должна сочетаться с оперативными требованиями и критериями безопасности полетов соседних государств.

2.3 Как указано в предисловии к Приложению 11, государство может передать другому государству ответственность за обеспечение ОВД. Тем не менее государства сохраняют суверенитет над воздушным пространством, в отношении которого произведена такая передача, что подтверждается Конвенцией, к которой они присоединились. Этот фактор может потребовать – и именно так обстоит дело – дополнительной координации сотрудничества между гражданскими и военными органами и должного учета двусторонних или многосторонних соглашений.

2.4 В соответствии с этим в п. 1.2.6 циркуляра 330-AN/189 ИКАО подчеркивается, что все чаще проведение многонациональных военных операций с пересечением государственных границ требует сложных мер координации и планирования во избежание необоснованных мер сегрегации или ограничений и для обеспечения требуемого уровня безопасности полетов. В свете положений пункта d) статьи 3 ИКАО должна поддерживать действия государств по согласованию полетов своих государственных воздушных судов и их обслуживания в региональном и, в идеальном варианте, в глобальном контексте.

2.5 В свете вышеизложенного Международная организация гражданской авиации считает необходимым наличие нормативной основы, которая устанавливает обязательства для государств в отношении вопросов сотрудничества между гражданскими и военными органами, таких как разработка правил безопасности полетов, соответствующих SARPS ИКАО, изложенных в Приложениях к Конвенции (статья 37), и принятие мер в отношении, к примеру, ОрВД, как указано в Приложениях к Конвенции, таких как классификация воздушного пространства и координация сотрудничества между гражданскими и военными органами.

2.6 Это должно быть распространено за пределы территориальных границ или границ предоставления обслуживания воздушного движения или района полетной информации (РПИ) каждого государства, даже если речь идет о международном воздушном пространстве или воздушном пространстве над международными водами, учитывая то, что некоторые государства предоставляют обслуживание в этих воздушных пространствах, так как они находятся в пределах РПИ.

2.7 Отсюда вытекает важность согласования гражданской и военной деятельности и полетов, которые выходят за пределы границ отдельных государств и могут в любое время

оказывать влияние на безопасность полетов гражданской авиации в воздушном пространстве, находящемся под ответственностью соседнего государства.

2.8 Приложение 2 "*Правила полетов*" содержит Стандарты, касающиеся полетов и маневров воздушных судов в рамках действия статьи 12 Конвенции. Оно включает положения о координации с военными органами с учетом целостности и территориального суверенитета государства, т. е. исходя из соображений противовоздушной обороны. Для облегчения координации с компетентными военными органами должен представляться план полета для любого полета, выполняемого в пределах заданного района или вдоль заданных воздушных трасс. В таких случаях план полета представляется в целях упрощения процессов координации и управления полетом с прозрачным обменом данными в режиме реального времени.

— КОНЕЦ —