

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

Пункт 4 повестки дня. Меры по повышению пропускной способности
Пункт 4.2 повестки дня. Региональные меры

РЕГИОНАЛЬНЫЕ И ГЛОБАЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе наминается о проблемах, с которыми столкнулись многие регионы в связи с увеличением спроса на перевозки и ограниченной пропускной способностью воздушного пространства, и описываются некоторые усилия, предпринимаемые как на глобальном, так и на региональном уровнях в целях повышения пропускной способности и создания более эффективных эксплуатационных условий. Кроме того, в нем рассматриваются положения ИКАО, имеющие важное значение для обеспечения более эффективного и действенного использования существующего воздушного пространства. В частности, рассматривается роль положений ИКАО.

Действия Конференции изложены в п. 5.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В связи с продолжающимся ростом гражданской авиации во многих местах спрос на воздушные перевозки зачастую превышает существующие возможности аэронавигационной системы по их обеспечению, что приводит к появлению существенных негативных последствий не только для авиационной отрасли, но и для состояния экономики в целом. Одним из ключевых факторов поддержания жизнеспособности гражданской авиации является обеспечение безопасной, надежной, эффективной и экологически устойчивой аэронавигационной системы на глобальном, региональном и национальном уровнях. Это требует внедрения системы организации воздушного движения (ОрВД), которая позволяет в максимальной степени использовать расширенные возможности, обеспечиваемые новейшими техническими достижениями.

1.2 За годы, прошедшие после одобрения 10-й Аэронавигационной конференцией концепции будущих аэронавигационных систем (FANS), которая впоследствии получила название систем связи,

навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), многие государства и все регионы ИКАО приступили к осуществлению программ, направленных на усовершенствование практики авиационных перевозок за счет использования новых технологий. Позднее была признана необходимость всеобъемлющей концепции интегрированной и глобальной системы ОрВД, основанной на четко установленных требованиях. Эта концепция, в свою очередь, призвана стать основой для разработки требований ОрВД и скоординированного внедрения технологий CNS/ATM.

1.3 В дополнение к вышесказанному следует отметить, что на глобальном уровне ИКАО продолжает разрабатывать технические и эксплуатационные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для новых систем, а также правила и инструктивный материал для внедрения и использования таких систем. Мероприятия всемирного масштаба, такие, как 10-я и 11-я Аэронавигационные конференции, и документы, такие, как *Глобальный аэронавигационный план применительно к системам CNS/ATM* (Глобальный план, Doc 9750), также помогают обеспечивать согласованное и скоординированное внедрение систем CNS/ATM. Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД (см. AN-Conf/11-WP/4) и 11-я Аэронавигационная конференция являются, в частности, отражением усилий по гармонизации и содействию внедрению более эффективной и интегрированной глобальной системы ОрВД, призванной оправдать ожидания авиационного сообщества.

2. РАЗЛИЧАЮЩИЕСЯ ТРЕБОВАНИЯ И ОЖИДАНИЯ

2.1 Эксплуатационная концепция ОрВД и фактически все усилия по повышению пропускной способности и усовершенствованию производства полетов воздушных судов должны быть легко приспособляемы к уникальным эксплуатационным условиям и потребностям различных государств и регионов. Кроме того, существует целый ряд экономических, правовых, политических, финансовых, экологических и организационных вопросов, варьирующихся в зависимости от региона.

2.2 Во многих районах удовлетворительным в кратко- и среднесрочном плане ответом могут служить простые решения, основанные на региональной гармонизации или сотрудничестве в пределах однородного района, в то время как в других районах могут потребоваться более сложные системы ОрВД и более тонкие политические и правовые договоренности. Признание того, что государства и регионы отличаются друг от друга и имеют разные потребности, требующие разных решений, являются фундаментальным аспектом эксплуатационной концепции ОрВД, и поэтому концепция включает детали, связанные с предполагаемым планированием и эволюционным процессом в рамках ИКАО.

2.3 Внедрение глобальной системы ОрВД предусматривается стратегическими планами, в том числе Глобальным планом, региональными планами и национальными планами внедрения, в которых также дается описание постепенных промежуточных шагов на пути к достижению этой цели. Планы всех государств должны быть совместимыми для обеспечения в максимально возможной степени международной согласованности и целостности решений, и не должны предписывать чрезмерных требований в отношении оснащения различными видами оборудования, отвечающими требованиям воздушного компонента системы ОрВД, или различными системами на земле.

3. РАМКИ ПЛАНИРОВАНИЯ

3.1 Рамки планирования, необходимые для достижения каким-либо государством или регионом желаемых результатов и направленные на создание цельной и глобальной системы ОрВД, представляют собой сложный механизм, требующий высокой степени участия всех партнеров в совместном принятии стратегических решений в условиях открытости и сотрудничества. Проведение анализа затрат/выгод и разработка коммерческих обоснований помогут определить области, в которых

ресурсы могут быть применены с максимальной выгодой, в то время как разработка сценариев обеспечения безопасности полетов позволит выявить слабые стороны системы, которые, возможно, потребуется заменить, и сместить акцент, например, с экономических аспектов на аспекты безопасности полетов.

3.2 Процесс планирования на глобальном, региональном и национальном уровнях должен предусматривать хорошо продуманную, управляемую и экономически эффективную последовательность усовершенствований, внедряемых с учетом потребностей пользователей, что, в конечном счете, приведет к созданию системы, отвечающей требованиям в плане безопасности полетов, пропускной способности, эффективности и охраны окружающей среды. Эксплуатационная концепция ОрВД служит основой для выработки требований ОрВД, установления целей и извлечения будущих преимуществ, обеспечивая тем самым базу для разработки региональных и национальных планов внедрения ОрВД.

3.3 В региональных аэронавигационных планах (АНП) излагаются требования к средствам и службам, обеспечивающим поддержку международной аэронавигации. Эксплуатационная концепция должна стать основой регионального аэронавигационного планирования. Именно здесь подход "сверху-вниз", включающий глобальные руководящие принципы и региональные меры гармонизации, соединяется с подходом "снизу-вверх", основанным на системной архитектуре и планах внедрения, разрабатываемых государствами и эксплуатантами воздушных судов.

3.4 Региональные группы планирования и внедрения (PIRG) добились значительного прогресса в деле внедрения систем CNS/ATM, и в некоторых случаях они работали на межрегиональной основе с целью продвижения глобальных инициатив. Примеры такой деятельности, включая структуру маршрутов, проходящих между Европой, Ближним Востоком и Азией южнее Гималаев (EMARSSH), внедрение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в некоторых регионах (например, в воздушном коридоре южной части Атлантического океана) и структуру авиамаршрутов над Северным полюсом, связывающих Североамериканский континент с Юго-Восточной Азией и регионом Тихого океана, являются результатом усилий нескольких PIRG и государств, продемонстрировавших беспрецедентный дух международного сотрудничества при решении этих сложнейших задач. Помимо этих примеров, в соответствии с Глобальным планом группы PIRG определили некоторые крупные потоки международных воздушных перевозок. Действуя на основе объединения усилий нескольких подгрупп по вопросам CNS/ATM, группы PIRG определили потребности пользователей воздушного пространства и разрабатывают требования к средствам и службам, обеспечивающим эти крупные потоки воздушного движения.

"Единое небо"

3.5 В Европейском регионе был определен круг конкретных задач с целью рассмотрения особых проблем, с которыми сталкивается регион в плане увеличения объема воздушных перевозок, и трудностей, связанных с таким увеличением. Появилась инициатива, известная как "единое небо", которая впервые была выдвинута министрами транспорта Европейского союза (ЕС) в связи с предложением Европейской комиссии рассмотреть особые проблемы воздушного транспорта в ЕС, к которым относятся экспоненциальный рост объема воздушных перевозок и увеличение задержек. Кроме того, резкое увеличение объема воздушного движения стало причиной нанесения серьезного ущерба окружающей среде. Позднее было достигнуто соглашение, после того как члены Комиссии по транспорту выдвинули требования относительно гармонизации правил и практики представления отчетов об инцидентах, усовершенствования трансграничной координации и повышения уровня сотрудничества между гражданскими и военными системами управления авиационной деятельностью. Министры также выдвинули требование о стандартизации обучения, что позволит диспетчерам воздушного движения работать в других государствах-членах, где наблюдается нехватка квалифицированных специалистов.

Также высказывалась рекомендация обеспечить более высокую степень унификации воздушного пространства с целью упорядочения правил безопасности полетов и экономии топлива за счет предоставления воздушным судам разрешения выполнять полеты по более прямым маршрутам в отличие от не прямых маршрутов, установленных по причине существования множества различных национальных систем. Для реализации политики "единого неба" в Европе предстоит решить целый ряд технических, политических и организационных вопросов.

3.6 Как видно из вышесказанного, "единое небо" является инициативой, разработанной в целях решения особых проблем, свойственных отдельному региону. Однако по мере достижения прогресса в деле реализации инициативы, касающейся "единого неба", представляется возможным, что данная концепция или ее часть могут быть адаптированы к другим регионам или для глобального использования в рамках дальнейших усилий по созданию взаимодействующей и более цельной и глобальной системы ОрВД, которые будут предприняты после данной Конференции. Вместе с тем было бы целесообразно более тщательно изучить, проанализировать и рассмотреть достигнутый прогресс, а также выявленные трудности, с тем чтобы определить возможность, сроки и способы адаптации данной концепции для глобального использования, или же для использования другими регионами. В этой связи Конференции предлагается согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 4. Изучение и анализ подхода к глобальной гармонизации на основе концепции "единого неба"

Рекомендуется, чтобы ИКАО изучила и проанализировала концепцию "единого неба" на предмет возможного использования в других регионах или на глобальном уровне.

4. ПОЛОЖЕНИЯ ИКАО

4.1 Следует напомнить, что признанные на глобальном уровне рамки гармонизации деятельности гражданской авиации разрабатываются и поддерживаются ИКАО и публикуются в виде SARPS в Приложениях к Чикагской конвенции, в которых содержатся применяемые во всем мире процедуры. Эти Приложения дополняются Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS), в которых более подробно, чем в SARPS, уточняются фактические процедуры, подлежащие применению органами обслуживания воздушного движения (ОВД).

4.2 В целях учета конкретных потребностей, существующих на региональном уровне, развитие международной гражданской авиации дополнительно регулируется региональными АНП, изменения в которые вносятся на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и в которых дается подробное описание средств и видов обслуживания, которые государства должны предоставлять в соответствии со статьей 28 Конвенции. Дополнением к АНП служат *Дополнительные региональные правила ИКАО* (Doc 7030), которые представляют собой процедурную часть АНП и призваны учитывать те потребности в конкретных областях, которые не охватываются всемирными положениями.

4.3 Поскольку безопасность полетов, регулярность и эффективность воздушных перевозок в большой степени зависят от единообразного применения процедур на глобальной основе, чрезвычайно важно, чтобы *Дополнительные региональные правила* не вступали в противоречие с положениями, содержащимися в Приложениях и PANS. Фактически они должны либо детально уточнять региональные варианты таких положений, либо опубликовывать региональную процедуру, имеющую обоснованное эксплуатационное значение, дополнительно к существующим положениям Приложений или PANS; более

того, в них следует избегать внесения изменений в тексты процедур, имеющих аналогичный смысл и применимых в более чем одном районе.

4.4 Более конкретно в Дополнительных региональных правилах должен указываться метод выполнения процедурных положений, содержащихся в Приложениях и PANS, когда он отличается от опубликованного в АНП изложения или описания материала в отношении требуемых средств и служб. В дополнительных региональных правилах также могут указываться разрешенные дополнения к положениям Приложений и PANS.

4.5 Вместе с тем, как представляется, у некоторых стран возрастает необходимость в разработке и внедрении процедур, связанных с увеличением пропускной способности, особенно в окрестностях аэродромов, ввиду увеличения в последнее время спроса со стороны пользователей воздушного пространства, сопровождающегося производственным и политическим давлением. Более того в результате желания согласовать с соседними государствами процедуры, связанные с повышением пропускной способности, появляются некоторые предложения для включения в такие положения Дополнительных региональных правил.

4.6 В качестве долгосрочной цели, внедрение системы ОрВД, позволяющей в максимальной степени использовать расширенные возможности, обеспечиваемые техническими достижениями, является ключом к построению безопасной и эффективной глобальной системы ОрВД. В рамках эксплуатационной концепции ОрВД рассматривается вопрос о том, что требуется для придания дополнительной гибкости действиям пользователей и обеспечения максимально эффективных эксплуатационных условий в целях повышения пропускной способности системы и уровней безопасности полетов в будущей системе.

4.7 В этой связи несмотря на то, что предполагается, что обеспечение в рамках существующих SARPS и PANS учета региональных потребностей в повышении пропускной способности может быть длительным процессом, очень важно, чтобы государства и группы PIRG продолжали предлагать ИКАО любые поправки, нацеленные на повышение пропускной способности, с целью возможного изменения глобальных положений вместо их внедрения на региональном уровне. В конечном счете, это позволит избежать опасности несоответствия между существующими глобальными положениями ИКАО.

5. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

5.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего документа;
- b) согласиться с рекомендацией, изложенной после п. 3.6; и
- c) согласиться со следующей рекомендацией:

Рекомендация 4. Региональные и глобальные процедуры, связанные с повышением пропускной способности

Рекомендуется, чтобы ИКАО напомнила государствам и международным организациям:

- a) о критериях разработки Дополнительных региональных правил;

- b) о том, что Дополнительные региональные правила не могут вступать в противоречие с положениями, содержащимися в Приложениях и PANS; и
- c) о том, что применительно к процедурам ОрВД глобальные положения представляются предпочтительными по сравнению с региональными положениями.

– КОНЕЦ –