

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ИКАО

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 1 повестки дня.** **Представление и оценка глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения**
- Пункт 1.1. повестки дня.** **Глобальная эксплуатационная концепция организации воздушного движения**

О ПЛАНИРОВАНИИ РЕАЛИЗАЦИИ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ПРОЕКТА ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ КОНЦЕПЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

(Представлен Республикой Азербайджан, Республикой Армения, Республикой Беларусь, Грузией, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Республикой Таджикистан, Республикой Узбекистан и Межгосударственным авиационным комитетом)

АННОТАЦИЯ

В рабочем документе изложены направления региональной деятельности государств-участников Содружества Независимых Государств по планированию и обеспечению реализации основных положений Эксплуатационной концепции организации воздушного движения ИКАО.

Дана положительная оценка Эксплуатационной концепции организации воздушного движения как документу, определяющему глобальные перспективы развития и совершенствования национальных систем организации воздушного движения, их гармонизации и интеграции в мировую аэронавигационную систему.

Действия Конференции приводятся в п.12.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В области организации воздушного движения деятельность государств-участников Содружества Независимых Государств направлена на обеспечение необходимых условий для развития и совершенствования национальных систем организации воздушного движения, их региональной гармонизации в соответствии со стратегией ИКАО и подготовки к интеграции в мировую аэронавигационную систему.

¹ Тексты на русском и английском языках представлены Республикой Азербайджан, Республикой Армения, Республикой Беларусь, Грузией, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Республикой Таджикистан, Республикой Узбекистан и Межгосударственным авиационным комитетом.

1.2 Значимым событием в области аэронавигации в государствах Содружества стало одобрение Главами правительств Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова*, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан* Концепции гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств-участников Содружества Независимых Государств, проект которой был разработан Межгосударственным авиационным комитетом совместно с авиационными администрациями и национальными органами УВД государств Содружества на основе глобальной стратегии ИКАО по внедрению перспективных систем связи, навигации, наблюдения в интересах организации воздушного движения (CNS/ATM).

1.3 Актуальность проблемы гармонизации систем планирования использования воздушного пространства и управления воздушным движением стала особенно очевидной после завершения переходного периода становления в государствах Содружества национальных систем организации воздушного движения, когда были проведены национальные и межгосударственные мероприятия, направленные на поиск эффективных путей унификации и интеграции систем организации воздушного движения.

1.4 В современных условиях стало очевидным, что необходим новый комплексный подход к разрешению проблемы унификации и гармонизации систем организации воздушного движения государств Содружества, учитывающий одновременно задачи экономической эффективности использования воздушного пространства, задачи повышения безопасности полетов, задачи безопасности государств, финансовые возможности государств, международный опыт и результаты деятельности наиболее развитых в этом отношении стран и регионов, а также направления развития этих систем, принятые мировым авиационным сообществом.

1.5 Концепция гармонизации представляет собой региональный фрагмент конкретных подходов к среднесрочному планированию и обеспечению реализации Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения ИКАО, актуальность которой исключительно высока для всех государств Восточной части Европейского региона ИКАО, т.к. она нацелена на достижение взаимодействия Глобальной системы организации воздушного движения для всех пользователей в ходе всех этапов полета, что отвечает согласованным уровням безопасности, обеспечивает экономически оптимальную эксплуатацию, является экономически жизнеспособной и удовлетворяет требованиям безопасности.

2. СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД ПРИ РЕШЕНИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЗАДАЧ В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

2.1 Государства Содружества на национальном и межгосударственном уровнях в рамках Межгосударственного авиационного комитета проводят активную деятельность в области систем организации воздушного движения государств-участников Содружества Независимых Государств, так как они являются важными составляющими национальных транспортных систем и относятся к числу значимых компонентов, определяющих их национальную безопасность.

2.2 С позиции максимального удовлетворения интересов пользователей воздушного пространства, национальные системы организации воздушного движения нуждаются в совершенствовании. Всеми авиационными администрациями государств СНГ признано целесообразным: совместно разрабатывать, согласовывать нормативные правовые акты о государственном регулировании и организации использования воздушного пространства; согласовывать направления совершенствования технической базы и развития технических средств, применяемых в национальных системах организации воздушного движения; повышать уровень

* - с некоторыми оговорками

координации и взаимодействия с пользователями воздушного пространства и руководящими структурами национальных систем организации воздушного движения государств Содружества Независимых Государств; в целях обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации руководствоваться Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

3.1 Вопросы гибкости и динамичности при организации использования воздушного пространства должны отвечать требованиям времени и предусматривать тесное сотрудничество всех пользователей воздушного пространства внутри каждого государства, а также в рамках Содружества Независимых Государств и с сопредельными государствами того или иного региона (района) ИКАО.

3.2 Авиационные администрации государств Содружества активно взаимодействуют в вопросах организации использования воздушного пространства, что находит практическую реализацию в подготовке к внедрению сокращенных минимумов вертикального эшелонирования, спрямленных маршрутах, кроссполярных, трансполярных, транссибирских и трансазиатских маршрутах, применении технологий CNS/ATM в воздушном пространстве государств-участников Содружества Независимых Государств.

3.3 Проблемы организации использования воздушного пространства гражданской и государственной авиацией, выполнения полетов военных воздушных судов и воздушных судов специального назначения, обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в зонах локальных военных конфликтов, обеспечения военной авиации аэронавигационной информацией, обеспечения военно-гражданской координации использования воздушного пространства и управления воздушным движением в рамках государств Содружества решаются в тесном взаимодействии гражданских и военных оперативных органов обслуживания (управления) воздушного движения на основании Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, многосторонних (двусторонних) Соглашений и Решений государств-участников Содружества Независимых Государств по вопросам авиационной деятельности.

4. АЭРОДРОМНЫЕ ОПЕРАЦИИ

4.1 Анализ задач, решаемых авиационными властями государств Содружества и Межгосударственный авиационный комитетом в части организации воздушного движения для аэродромов государств Содружества, как одного из компонентов национальных систем организации воздушного движения и их сравнение с компонентом эксплуатационной концепции организации воздушного движения - «Аэродромные операции» показал их полную адекватность по всем параметрам и, вместе с тем, определил ключевые концептуальные изменения в условиях будущей наземной инфраструктуры аэродромов (аэропортов). Кроме того, Эксплуатационная концепция организации воздушного движения отражает то, что система организации воздушного движения будущего будет давать возможность эффективного использования пропускной способности аэропорта в условиях имеющейся инфраструктуры.

4.2 Государства Содружества и Межгосударственный авиационный комитет поддерживают идеологию данного вопроса в Эксплуатационной концепции организации воздушного движения и поддерживают это направление будущей работы ИКАО.

5. СИНХРОНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

5.1 Балансирование спроса и пропускной способности является процессом совместного принятия решений при многоуровневом планировании (стратегическое, предтактическое и тактическое) с учетом сбора, сопоставления и анализа данных, получаемых из различных источников в

пределах и за пределами затронутого объема воздушного пространства. Сбор, сопоставление и анализ данных для воспроизведения точной картины спроса и ограничений позволят выявить любые факторы, которые могут повлиять на безопасность, пропускную способность и эффективность системы организации воздушного движения.

5.2 С целью наиболее полного обеспечения решения задач организации воздушного движения в восточной части Европейского региона ИКАО руководителями национальных органов использования воздушного пространства и организации воздушного движения Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан при активном участии Межгосударственного авиационного комитета создан Координационный Совет (КС) «Евразия».

5.3 В интересах проведения скоординированной политики в области организационного, нормативно-правового, функционально-технологического и информационно-технического обеспечения функционирования национальных систем организации воздушного движения членами КС «Евразия» была создана Международная аэронавигационная служба (МАС) «Восток», являющаяся составной частью общеевропейской аэронавигационной системы.

6. ОПЕРАЦИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА. СОВМЕСТНОЕ ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ

6.1 Национальное воздушное пространство государств Содружества является ограниченным, а ресурс пропускной способности воздушного пространства зависит от процедур и используемых средств. Поэтому существует проблема управления в этих условиях, т.к. необходимо обеспечивать приемлемую безопасность, что является одной из главных задач, которую решают государства Содружества при координирующей роли Межгосударственного авиационного комитета. Данный аспект охватывает вопросы совершенствования систем организации воздушного движения нормативно-правовой базы, планирования траекторий полетов воздушных судов, взаимодействия при техническом оснащении органов управления воздушного движения и другие вопросы, которые решаются авиационными администрациями государств Содружества при участии Межгосударственного авиационного комитета.

7. УРЕГУЛИРОВАНИЕ КОНФЛИКТНЫХ СИТУАЦИЙ

7.1 Идеальной целью многоуровневого планирования является получение согласованной 4-х мерной траектории, при полете по которой не требуется никакого тактического вмешательства. Однако признано, что некоторые погрешности в используемой информации и непредвиденные или неконтролируемые изменения будут все еще требовать тактических модификаций к конфигурации полетов. Помимо априорного урегулирования конфликтных ситуаций на этапах планирования полетов и тактического регулирования конфликтных ситуаций по обеспечению эшелонирования на всех этапах полета, важная роль отводится в Эксплуатационной концепции организации воздушного движения использованию и развитию бортовых и наземных систем предотвращения столкновений.

8. ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

8.1. Организации воздушного движения является многогранным процессом, охватывающим организацию воздушного пространства, потоков воздушного движения, все виды обслуживания воздушного движения (консультативное, полетно-информационное, аварийное оповещение, диспетчерское, которое, в свою очередь, включает районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание). Организация обеспечения обслуживания организации воздушного движения предусматривает координацию предоставления услуг в полном объеме от их поставщиков с обеспечением требуемого уровня

безопасности и эффективности использования воздушного пространства. Обслуживание организации воздушного движения может обеспечиваться отдельными поставщиками услуг организации воздушного движения или комбинацией служб организации воздушного движения, отвечающей оптимальному уровню пропускной способности и эффективности для всего сообщества пользователей воздушного пространства. Такой подход в вопросах организации обеспечения обслуживания организации воздушного движения может послужить отправной точкой (узловым моментом) взаимодействия между реальными и потенциальными пользователями воздушного пространства и службами организации воздушного движения, представляющими свои услуги в этой сфере.

8.2 В этом плане государства Содружества и Межгосударственный авиационный комитет рассматривают раздел «Организация обеспечения обслуживания организации воздушного движения» предлагаемой Эксплуатационной концепции как основу для последующей детальной проработки и выработки рекомендаций по ее реализации в рамках государств-участников Содружества Независимых Государств.

9. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

9.1 Ключевым элементом подхода, принятого в Эксплуатационной концепции организации воздушного движения, является понятие глобального информационного обеспечения, использования информации и организации обмена информацией, что позволяет формировать эффективные решения на любом уровне.

9.2 Успешное управление качеством, целостностью и готовностью этой комплексной растущей, быстро меняющейся, общедоступной информации организации воздушного движения в реальном масштабе времени, названное виртуальным объединением организации воздушного движения, можно рассматривать как главное эксплуатационное решение для Эксплуатационной концепции организации воздушного движения. Такой информацией могут воспользоваться не только службы организации воздушного движения, но и другие пользователи (таможенные и миграционные органы, метеослужбы, багажные службы и др.)

10. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

10.1 Координация вопросов аэронавигационного планирования и организации воздушного движения в восточной части Европейского региона ИКАО, обслуживания и организации потоков воздушного движения, внедрения перспективных систем CNS/ATM осуществляются на основе конструктивного взаимодействия с Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО (через его рабочие группы и совещания EANPG, GATE, TARTAR, FLOE, RVSM IE), ЕКГА, Евроконтролем.

10.2 В целях разработки предложений по проведению скоординированной политики и интеграции в области использования воздушного пространства и управления воздушным движением государств-участников Соглашения при Межгосударственном авиационном комитете с 1994 года действует Координационная комиссия по аэронавигации. Эта Комиссия активно содействовала созданию в 1999г. в среднеазиатском регионе Координационного Совета «Евразия» (КС «Евразия») в составе авиационных администраций Республик Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Российской Федерации и Кыргызской Республики, основной задачей которого является определение мер по координированию политики в области нормативно-правового обеспечения системы организации воздушного движения, развития структуры международных воздушных трасс, методов обслуживания воздушного пространства, подготовки кадров и технического обеспечения систем организации воздушного движения, включая реализацию Концепции CNS/ATM. В октябре 2002 года подписано Соглашение о создании в восточной части Европейского Бюро ИКАО международной аэронавигационной службы МАС «Восток». Соглашение подписали Республики Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Российская Федерация, Кыргызская Республика. Целью деятельности МАС

«Восток» является проведение скоординированной политики в области организационного, нормативно-правового обеспечения, функционирования национальных систем организации воздушного движения, в интересах государств, авиационные администрации которых заключили Соглашение по МАС «Восток», в том числе, при реализации Концепции систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) ИКАО и иных международных соглашений.

10.3 Получила реализацию идея, выдвинутая и поддержанная на совещании ICAO/ECAC/Eurocontrol в июне 2002 года в г.Баку, о создании региональной ассоциации аэронавигационных провайдеров Азербайджана, Армении, Грузии, Молдовы и Украины (RADA) со штаб-квартирой в г.Киеве. Ее цель – содействие безопасности и эффективности аэронавигационного обслуживания в регионе Черное море – Закавказье.

10.4 Учитывая изложенное, а также тот факт, что государства Содружества приняли на государственном уровне Концепцию гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств Содружества, ближайшими перспективными задачами, которые обусловлены также основными положениями Эксплуатационной концепции организации воздушного движения по организации воздушного движения ИКАО, считаются координация деятельности перечисленными выше субрегиональными аэронавигационными организациями и интегрирование национальных систем организации воздушного движения Восточно-европейского региона ИКАО в мировую аэронавигационную систему.

11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

11.1 Эксплуатационная концепция организации воздушного движения на период до 2025 года и далее системно освещает, что необходимо сделать для предоставления большей гибкости пользователям воздушного пространства и максимизировать показатели эффективности эксплуатации систем организации воздушного движения. В Концепции показаны пути повышения пропускной способности глобальной системы организации воздушного движения и уровня безопасности полетов в условиях будущего. Учитывая это, государства Содружества и Межгосударственный авиационный комитет поддерживают проект Эксплуатационной концепции и рекомендуют Аэронавигационной комиссии ИКАО его одобрить.

12. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

12.1 Конференции предлагается:

- а) настоящий Рабочий документ о планировании реализации основных положений проекта Эксплуатационной концепции организации воздушного движения в регионе Содружества Независимых Государств принять к сведению;
- б) одобрить проект Эксплуатационной концепции организации воздушного движения, доработать его в соответствии с предложениями, высказанными участниками Конференции, и представить на утверждение Совету ИКАО.