

ОДИННАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, 22 сентября – 3 октября 2003 года

- Пункт 1 повестки дня.** **Представление и оценка глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения (ОрВД)**
- Пункт 1.2 повестки дня.** **Концепции, содействующие реализации глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения**

КОНЦЕПЦИЯ ГАРМОНИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

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

АННОТАЦИЯ

Для восточной части Европейского региона ИКАО разработана Концепция гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств-участников Содружества Независимых Государств, которая включает перечень первоочередных и стратегических мероприятий по совершенствованию национальных систем организации воздушного движения и приведению их в соответствие с Глобальным планом ИКАО по внедрению систем CNS/ATM.

Концепция одобрена Главами правительств Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова*, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан*.

Действия Конференции приводятся в п. 3.

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

* С некоторыми оговорками.

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1. В современных условиях формирования многополярного мира, стало очевидным, что необходим новый комплексный подход к разрешению проблемы унификации и гармонизации систем организации воздушного движения государств-участников Содружества Независимых Государств, учитывающий одновременно задачи экономической эффективности использования воздушного пространства, задачи повышения безопасности полетов, задачи национальной безопасности и обороноспособности государств, международный опыт и результаты деятельности наиболее развитых в этом отношении стран и регионов, а также направления развития этих систем, принятые мировым сообществом.

1.2. Разработка Концепции осуществлялась с учетом Глобального аэронавигационного плана применительно к системам CNS/ATM, Национального плана для систем CNS/ATM, Европейского регионального аэронавигационного плана, Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, а также других документов ИКАО.

1.3. Концепция гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств-участников Содружества Независимых Государств представляет собой систему принципиальных взглядов на пути комплексного разрешения данной проблемы.

2. **СОДЕРЖАНИЕ КОНЦЕПЦИИ ГАРМОНИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ**

2.1. См. добавление.

3. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

3.1. Конференции предлагается принять к сведению настоящую Концепцию.

ДОБАВЛЕНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ КОНЦЕПЦИИ ГАРМОНИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

1. ВОПРОСЫ ГАРМОНИЗАЦИИ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

1.1 Оценивая современное состояние национальных систем организации воздушного движения государств Содружества, можно сделать вывод о том, что гармонизация стала совершенно необходимой после завершения переходного периода их становления.

1.2 Учитывая это, Межгосударственный авиационный комитет разработал специализированный рабочий документ – «Концепция гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств-участников Содружества Независимых государств».

1.3 Положения Концепции соответствуют стратегическим рекомендательным документам ИКАО.

1.4 Отдельные положения Концепции, которые в целом отражают современные взгляды на проблему повышения транспортной эффективности государств, уже начали реализовываться в государствах Содружества, в частности, при проведении модернизации систем, согласовании границ районов предоставления аэронавигационной информации и др.

2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ГАРМОНИЗАЦИИ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

2.1 В настоящее время национальные правила и требования в области аэронавигации ряда государств-участников Содружества Независимых Государств отличаются от Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.

2.2 Наиболее значимые из них:

- a) отсутствует предусмотренная ИКАО классификация воздушного пространства и соответствующих видов обслуживания воздушного движения;
- b) различается ответственность между экипажами ВС и диспетчерским составом, определяемая отличиями в видах обслуживания воздушного движения;
- c) применяются отличающиеся правила выполнения полетов (при маневрах на пересекающихся курсах, при отказе радиосвязи, при полетах в контролируемом воздушном пространстве, при полетах по ППП и ПВП);
- d) применяются другие нормативы и единицы измерения минимумов продольного и вертикального эшелонирования;

- e) используются отличающиеся формализованные сообщения при планировании использовании воздушного пространства и управлении воздушного движения при обеспечении деятельности государственной авиации и других пользователей воздушного пространства;
- f) различаются требования, предъявляемые к полноте предоставления информации на аэронавигационных картах (публикуется только часть информации, влияющая на обеспечение безопасности полетов);
- g) различаются требования, предъявляемые к точности опубликования координат радионавигационных средств и точек в районе аэродромов;
- h) не публикуются точки маршрутов зональной навигации, границ некоторых запретных зон, зон ограничений полетов и опасных зон.

2.3 Минимизация различий между национальными правилами организации воздушного движения, Стандартами и Рекомендациями ИКАО будет достигаться путем принятия согласованных решений по унификации нормативных правовых документов на региональном уровне, в рамках Содружества Независимых Государств и на глобальном уровне, в рамках ИКАО, «Евроконтроля» и других международных организаций.

3. УНИФИКАЦИЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ

3.1 До 1991 года в государствах-участниках Содружества Независимых Государств действовала единая по составу и содержанию нормативно-правовая база в области организации воздушного движения.

3.2 Впоследствии документы, составляющие эту базу, претерпели значительные изменения. Например: в ряде государств Содружества ответственность за планирование использования воздушного движения передана из органов министерств обороны органам гражданской авиации или органам государственного регулирования, в состав которых входят представители гражданской и государственной авиации; часть государств-участников Содружества Независимых Государств в настоящее время переходит на футовую систему эшелонирования и т. д.

3.3 Будут скоординированы усилия государств-участников Содружества Независимых Государств на разработке соответствующей нормативно-правовой базы применительно к реализации перспективной концепции CNS/ATM ИКАО.

3.4 Все эти аспекты до их перехода из разряда проектов в разряд действующих документов должны быть согласованы государствами-участниками Содружества Независимых Государств.

4. КООРДИНАЦИЯ ПРОЦЕССОВ ПЛАНИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В ГОСУДАРСТВАХ-УЧАСТНИКАХ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

4.1 Совершенствование координации процессов планирования и управления воздушным движением в государствах-участниках Содружества Независимых Государств должно быть направлено на повышение эффективности использования воздушного пространства всеми пользователями без

ущемления их интересов. Государства должны стремиться обеспечить координацию в соответствии с рекомендациями ИКАО с тем, чтобы соблюсти баланс интересов их экономик.

4.2 Государства-участники Содружества Независимых Государств должны стремиться к внедрению концепции гибкого использования воздушного пространства, предусматривающей единство национального воздушного пространства для оптимального удовлетворения потребностей гражданских и военных пользователей в соответствии с приоритетами, заложенными на высшем государственном уровне.

4.3 Внедрение концепции гибкого использования воздушного пространства позволит повысить эффективность функционирования национальных систем при изменениях воздушного движения, а также увеличить пропускную способность воздушного пространства, безопасность и регулярность полетов.

5. ВНЕДРЕНИЕ МАРШРУТОВ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ

5.1 Существующая структура воздушных трасс государств-участников Содружества Независимых Государств неоптимальна. Отклонение от ортодромии при полетах гражданских воздушных судов достигают 12% дополнительные требования при этом предъявляются к инфраструктуре наземных радиотехнических средств навигации. Внедрение маршрутов зональной навигации на территории государств Содружества позволит не только повысить экономическую эффективность воздушного движения, но станет также и промежуточным этапом на пути к реализации концепции «свободных полетов».

6. УСТРАНЕНИЕ «УЗКИХ МЕСТ» В ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

6.1 Процесс гармонизации национальных аэронавигационных систем предусматривает устранение «узких мест» в пропускной способности на направлениях основных потоков воздушного движения в государствах-участниках Содружества Независимых Государств.

6.2 Повышение пропускной способности воздушного пространства предполагает снижение значений продольных и вертикальных разделений (эшелонирования) между ВС при условии обеспечения требуемого уровня безопасности полетов.

6.3 Повышение пропускной способности национальных систем организации воздушного движения будет осуществляться за счет комплексного совершенствования всех ее составляющих, что потребует использования новых технических средств и будет связано со значительными экономическими затратами.

6.4 В связи с этим государства-участники Содружества Независимых Государств должны также гармонизировать свои действия финансовых затрат для достижения единых результатов в этой области.

7. УНИФИКАЦИЯ ТРЕБОВАНИЙ К БОРТОВОМУ ОБОРУДОВАНИЮ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

7.1 Различие в требованиях к бортовому оборудованию воздушных судов может стать серьезным препятствием к выполнению международных полетов. В связи с этим, основные требования к составу и характеристикам комплексов бортового пилотажно-навигационного оборудования воздушных судов государств-участников Содружества Независимых Государств, а также сроки их внедрения должны быть в рамках программы гармонизации, согласованы и своевременно объявлены в соответствии с требованиями ИКАО.

8. СОВМЕСТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ РАДИОТЕХНИЧЕСКИХ СИСТЕМ

8.1 Национальные планы модернизации и развития аэронавигационных систем государств-участников Содружества Независимых Государств должны учитывать возможность использования на своей территории радиотехнических систем другой страны. Вопросы совместного использования технических средств должны заранее планироваться в интересах снижения затрат и создания условий для последующей интеграции систем.

9. ОРГАНИЗАЦИЯ СОВМЕСТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ И РАЗРАБОТОК

9.1 Организация и реализация мероприятий, связанных с гармонизацией национальных систем организации воздушного движения, требует глубокого научного обоснования, охватывающая организационные, тактические, технические и эргономические направления решения этой задачи в государствах Содружества, и одинаковых стартовых условий для последующей интеграции национальных систем в региональную аэронавигационную систему.

9.2 С этой целью государствам-участникам Содружества Независимых Государств необходимо организовать между собой тесное сотрудничество по наиболее актуальным проблемам, связанным с эффективным решением задач аэронавигационного обслуживания воздушного движения.

9.3 Это позволит расширить объем научных исследований, сократить сроки внедрения их результатов в практику, снизить финансовые затраты за счет объединения усилий, углубить международное сотрудничество.

10. УНИФИКАЦИЯ ПРОГРАММ И ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

10.1 Единообразный подход к подготовке специалистов для работы в национальных аэронавигационных системах является неременным условием гармонизации деятельности систем. В основу программ обучения специалистов должны быть положены руководящие принципы, разработанные ИКАО. Обеспечение унификации и практики подготовки специалистов в государствах – участниках Содружества Независимых Государств должно осуществляться, в том числе через сертификацию центров обучения по единым нормам.

11. ОБМЕН ОПЫТОМ СОЗДАНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ

11.1 Внедрение концепции CNS/ATM ИКАО, базирующейся на использовании глобальных структур связи, навигации и наблюдения, интеграция наземных, бортовых и космических систем с помощью линий передачи цифровых данных, возросшая роль метеообеспечения, аэронавигационной информации, поиска и спасания привели к необходимости перехода к более высокому уровню межгосударственного взаимодействия при создании аэронавигационных систем.

11.2 На национальном уровне этот процесс может развиваться по различным сценариям, определяемым особенностями авиационной инфраструктуры, экономикой, методов управления и финансирования, состоянием экономики в целом.

11.3 В этой связи, обмен опытом проведения указанной работы позволит избежать повторения ошибок, а, напротив, даст возможность использовать положительный опыт других стран. Единообразие в подходе к этому важному вопросу позволит также существенно упростить процесс гармонизации.

11.4 Что касается создания предпосылок для интеграции национальных аэронавигационных систем в европейскую и мировую аэронавигационную инфраструктуру, то важное место в этом занимает разработка их единой технической архитектуры, представляющей собой совокупность основных технических средств, определенных концепцией CNS/ATM. Все это предполагает единый подход к построению и управлению, обеспечивающим унифицированное взаимодействие систем и служб, входящих в состав аэронавигационных систем с целью скоординированного развития отдельных элементов и обеспечения автоматизированного взаимодействия.

12. КООРДИНАЦИЯ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПЛАНОВ И ПРОГРАММ ПО РАЗВИТИЮ НАЦИОНАЛЬНЫХ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ

12.1 Аэронавигационные планы государств-участников Содружества Независимых Государств должны отражать основные положения Глобального аэронавигационного плана ИКАО применительно к системам CNS/ATM (Doc 9750-AN/963) и европейского аэронавигационного плана (Doc 7754).

12.2 Однако, учитывая особенности развития систем аэронавигационного обслуживания государств – участников Содружества Независимых Государств, объемы воздушного движения и состояние экономики, переход к системам CNS/ATM в этих странах будет иметь свои особенности, и отличаться по срокам.

12.3 В этой связи координация планов позволит избежать неравномерности развития аэронавигационных систем, а, следовательно, устранить узкие места в пропускной способности, что повысит безопасность и эффективность воздушного движения.

13. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ПО ВНЕДРЕНИЮ НОВОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ

13.1 Международный опыт показывает высокую эффективность объединения усилий стран в реализации совместных перспективных проектов.

13.2 В стратегическом плане наиболее важными проектами, требующими совместных усилий государств – участников Содружества Независимых Государств, является разработка и внедрение концепции заданного уровня безопасности воздушного движения, методов обслуживания воздушного движения «от перрона до перрона» и «свободных полетов».

14. ПРОВЕДЕНИЕ СОВМЕСТНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

14.1 Реализация программы гармонизации национальных аэронавигационных систем должна быть экономически выгодна всем государствам – участникам Содружества Независимых Государств, органам, предоставляющим аэронавигационное обслуживание, и пользователям воздушного пространства. В этой связи должен быть обеспечен сбор необходимой для экономического анализа информации, ее обработка и представление результатов, наглядно демонстрирующих общественности заинтересованных государств преимущества реализации программы гармонизации аэронавигационных систем.

14.2 Гармонизация систем организации воздушного движения осуществляется государствами-участниками Содружества Независимых Государств исходя из конкретной обстановки, определяемой различным состоянием элементов национальных систем, а также возможностями финансирования требуемых мероприятий.

14.3 Финансирование работ по гармонизации национальных систем организации воздушного движения проводится самостоятельно каждым из государств Содружества в порядке, предусмотренном национальными законодательно-правовыми актами, как за счет средств государственного бюджета, так и в рамках реализации проектов и программ за счет привлекаемых инвесторов.

14.4 Роль координатора работ по гармонизации национальных систем организации воздушного движения государств – участников Содружества Независимых Государств выполняет Межгосударственный авиационный комитет, как их полномочный орган.