

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

ПРОБЛЕМЫ ГАРМОНИЗАЦИИ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ

(Представлено африканскими государствами¹)

АННОТАЦИЯ

Цель настоящего документа – обсудить необходимость гармонизации мер по повышению пропускной способности и характеристик ОрВД, в частности между различными регионами ИКАО и регионом AFI.

Действия Конференции указаны в п. 6.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Процесс аэронавигационного планирования ИКАО разработан на региональной основе. Кроме того, внедрение систем и мер, направленных на улучшение характеристик организации воздушного движения (ОрВД), в разных регионах мира одинаковыми темпами осуществляться не будет.

1.2 Регионы, граничащие с регионом AFI, все в большей степени рассматривают меры по повышению пропускной способности воздушного пространства. Нередко такие меры принимаются для удовлетворения растущего спроса на перевозки, а в некоторых случаях с учетом давления со стороны политических или отраслевых органов.

* Тексты документа на английском и французском языках представлены африканскими государствами.

¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка.

1.3 В тоже время в связи с увеличением объема воздушного движения авиационное сообщество все больше осознает необходимость обеспечения и повышения безопасности полетов. Использование процедур и правил организации воздушного движения, несовместимых с положениями ИКАО, представляют собой очевидную угрозу безопасности аэронавигации в отсутствие межрегиональной стандартизации соответствующего воздушного пространства.

1.4 Кроме того, удовлетворение региональных требований к пропускной способности путем внесения поправок в документ ИКАО *Региональные дополнительные правила* (Doc 7030) может привести к появлению различий в процедурах ИКАО и к несовместимости региональных аэронавигационных планов.

1.5 В целом государства, находящиеся на границах между различными регионами, непосредственно испытывают последствия мер по повышению пропускной способности, принимаемых в некоторых регионах без предварительной координации. Это относится, в частности, к пограничным государствам региона AFI. Кроме того, эти проблемы взаимодействия могут влиять и на соседние государства в пределах одного и того же региона. Нередко интеграция аспектов гармонизации рассматривается как второстепенный этап процесса планирования и реализации имеющихся ресурсов. Это может создать серьезные проблемы для соответствующих государств и вызвать рабочую загрузку, превосходящую ресурсы, необходимые для обновления применимых процедур и правил с целью поддержания надлежащего уровня безопасности полетов на переходном этапе.

1.6 В связи с этим необходимо разработать глобальный метод осуществления мер по повышению пропускной способности. Рассмотрение в рамках Конференции проблем, связанных с ростом спроса, будет способствовать сближению точек зрения относительно наиболее подходящих способов исправления положения дел и нашей подготовки к работе в будущих условиях.

2. ОТНОШЕНИЯ РЕГИОНА AFI С СОСЕДНИМИ РЕГИОНАМИ И ГЛОБАЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2.1 Региональное сотрудничество по вопросам ОрВД играет ключевую роль в развитии глобальной системы ОрВД. В связи с этим между региональными бюро ИКАО, находящимися в регионе AFI, и соседними регионами проводятся обширные консультации и осуществляется координация действий, в частности, в целях внедрения систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM). В результате были приняты следующие механизмы:

- a) неофициальные периодические совещания по вопросам взаимодействия в регионе AFI;
- b) неофициальные совещания по вопросам взаимодействия между регионами AFI и MID;
- c) неофициальные совещания Южноатлантической координационной группы (взаимодействие между регионом AFI и Североатлантическим регионом); и
- d) координация между регионом AFI и регионом ASIA/PAC.

2.2 Этот подход позволил проанализировать и устранить все трудности, связанные с применением мер по повышению пропускной способности и внедрением систем CNS/ATM. Ниже в порядке информации указаны рассмотренные вопросы:

- a) гармонизация аэронавигационных планов регионов AFI и EUR;
- b) внедрение систем CNS/ATM для районов маршрутизации AR-7 (прибрежные маршруты в северной части Африки и маршруты, связывающие регионы AFI и EUR);
- c) введение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM);
- d) гармонизация планов по CNS/ATM регионов AFI и SAM, включая сети воздушных маршрутов;
- e) внедрение сети маршрутов для Хаджа в государствах Магриба;
- f) внедрение БСПС II;
- g) внедрение маршрутов RNAV;
- h) разработка предложений о поправках к *Региональным дополнительным правилам* (Doc 7030);
- i) гармонизация аэронавигационных планов регионов AFI и MID;
- j) гармонизация планов по CNS/ATM регионов AFI и MID, включая сеть воздушных маршрутов и внедрение системы терминалов с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT);
- k) гармонизация программ по ADS/CPLC регионов AFI и ASIA/PAC; и
- l) внедрение совместно с Европой разнеса каналов 8,33 кГц ОБЧ.

2.3 В связи с бюджетными проблемами региональных бюро ИКАО совещания по вопросам координации и согласования более не планируются, и эта тенденция, вероятно, приведет к прекращению проведения таких совещаний.

3. КОНЦЕПЦИЯ ЕДИНОГО НЕБА

3.1 В рамках единого европейского неба услуги ОрВД будут предоставляться путем распределения функциональных блоков воздушного пространства (FBA). Это повлечет за собой изменение структуры европейского воздушного пространства на основе потоков движения. Такая реструктуризация воздушного пространства и пересмотр сети маршрутов затронут пограничные страны региона AFI. Поэтому воздушное пространство региона AFI необходимо будет адаптировать в рамках скоординированного внедрения новых концепций, одобренных на глобальном уровне.

3.2 Планы внедрения предусматривают выполнение детальной работы в юридической, технической и эксплуатационной областях. Предложение состоит, однако, в создании единого

европейского верхнего района полетной информации (ВРПИ) выше эшелона полета 285, которое запланировано на январь 2005 года. Потребуется внести поправки в аэронавигационный план региона EUR (ANP/Doc 7754), а также в соответствующие документы.

3.3 Изменение структуры европейского воздушного пространства требует пересмотра сетей маршрутов, который непосредственно повлияет на сеть маршрутов пограничных стран региона AFI, а также на процедуры координации воздушного движения.

3.4 В региональных аэронавигационных планах (ANP) подробно описываются средства, службы и процедуры, требующиеся для международной воздушной навигации в пределах конкретного района. Такие планы содержат рекомендации, которым могут следовать государства при составлении программ внедрения своих аэронавигационных средств и служб, предоставляемых в соответствии с планами других государств в целях создания интегрированной системы в обозримом будущем.

3.5 Реализация концепции единого неба в европейском регионе несомненно будет иметь эксплуатационные и технические последствия для воздушной навигации в государствах смежных регионов. Эти последствия помимо прочего могут включать пересмотр ANP, пересмотр процедур координации действий РДЦ, а также реорганизацию сети воздушных трасс и, возможно, пересмотр зон ответственности в отношении поисково-спасательных служб и передачу функций диспетчерского контроля в воздушном пространстве над международным морем.

4. НАПОМИНАНИЕ ОБ УКАЗАНИЯХ 10-Й АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 В рекомендациях относительно планирования и внедрения аэронавигационных систем, разработанных на Десятой Аэронавигационной конференции, состоявшейся в Монреале в сентябре 1991 года, установлены следующие принципы:

- a) необходимость обеспечения на глобальном уровне рационального и упорядоченного развития служб ОрВД; и
- b) аэронавигационное планирование в ИКАО будет по-прежнему осуществляться на основе процесса планирования на региональном уровне. В связи с этим потребуется постоянная координация политики осуществления планов между смежными регионами. Считается, что ответственность и основную нагрузку по осуществлению такой координации должны по-прежнему нести государства и соответствующие региональные группы планирования.

5. ВЫВОД

5.1 Международное авиационное сообщество вступило в новый этап своего развития, характеризующийся высоким уровнем автоматизации, внедрением новых технологий и концепций, изменением роли пользователей и эксплуатантов систем и необходимостью повышения пропускной способности, с тем чтобы позволить большему числу воздушных судов пользоваться воздушным пространством и таким образом достичь цели, поставленной в области организации воздушного движения (ОрВД).

5.2 Координация в области ОрВД, осуществляемая при поддержке ИКАО, ИАТА и других специализированных международных организаций, должна благоприятствовать сотрудничеству и способствовать взаимодействию между регионом AFI и другими смежными регионами в рамках выполнения программ повышения пропускной способности и совершенствования характеристик.

5.3 С учетом вышеизложенного и в целях обеспечения гармонизации и эксплуатационной совместимости систем CNS смежных регионов африканские государства рекомендуют смежным регионам при планировании и внедрении новых концепций, включая концепцию единого неба:

- а) учитывать планирование CNS в регионе AFI и, в частности, планы в отношении смежных регионов;
- б) вырабатывать технические требования на основе требований, разработанных ИКАО; и
- с) принимать решения, способствующее достижению согласованных результатов и взаимодействию между государствами смежных регионов.

6. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

6.1 Конференции предлагается:

- а) принять к сведению информацию, содержащуюся в настоящем документе; и
- б) принять следующую рекомендацию:

Рекомендация 4/хх. Гармонизация аэронавигационных систем регионов

ИКАО рекомендуется разработать механизм межрегиональной координации планирования и осуществления мер по повышению пропускной способности и совершенствования характеристик ОрВД для обеспечения согласованного развития, направленного на повышение эффективности и безопасности полетов.

ИКАО рекомендуется в первоочередном порядке рассмотреть в рамках своего бюджетного плана вопрос о проведении координационных совещаний между смежными регионами, включая регионы AFI и EUR.

ИКАО рекомендуется систематически участвовать во всех региональных инициативах, направленных на повышение пропускной способности и совершенствование характеристик ОрВД.